

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Pedagogická fakulta

Katedra primární pedagogiky

**REALIZACE DOPRAVNÍ VÝCHOVY NA 1.  
STUPNI ZŠ**

**REALIZATION OF TRAFFIC EDUCATION  
IN PRIMARY SCHOOL**

**Vedoucí diplomové práce:** Mgr. Klára Smolíková

**Autor diplomové práce:** Markéta Kadavá

**Studijní obor:** Učitelství pro 1. stupeň ZŠ

**Forma studia:** prezenční

**Diplomová práce dokončena:** červen 2014

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma Realizace dopravní výchovy na 1. stupni základní školy vypracovala pod vedením vedoucího diplomové práce samostatně za použití v práci uvedených pramenů a literatury. Dále prohlašuji, že tato diplomová práce nebyla využita k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 19. 6. 2014

Podpis: .....

## **Poděkování**

Děkuji Mgr. Kláře Smolíkové za odborné vedení diplomové práce, vstřícnost ke konzultacím a za cenné rady a podněty k zamyšlení nad tématem diplomové práce i mnohými dalšími tématy.

Další dík patří mé mamince, která mě podporovala a povzbuzovala při psaní této práce.

## **Abstrakt**

Tato diplomová práce se zabývá realizací dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ a jejími různými možnostmi, jak tento obsahový celek vyučovat. Teoretická část pojednává stručně o dopravní výchově jako součásti vzdělávání na prvním stupni základní školy. Je zde vymezen pojem, význam a cíle této vzdělávací oblasti společně s krátkým vhladem do dopravní výchovy v kontextu doby a ve srovnání se zahraničím. Naleznete zde přehled realizace a obsahu učiva v jednotlivých ročnících prvního stupně společně s různými pomůckami, které můžete při realizaci využít. V empirické části je vypracován stručný funkční model vyučovací hodiny věnované výhradně dopravní výchově pro každý ročník v souladu s RVP, který je odzkoušen. Důležitým aspektem vyučovacího modelu je materiální a časová nenáročnost. Vyučovací model je komentován několika pedagogy z různě velkých měst, typů škol a s různou délkou praxe a doplněn o možné provázání s dalšími předměty a průřezovými tématy.

**Klíčová slova:** dopravní výchova, dopravní bezpečnost, dopravní rizika, pomůcka, rámcový vzdělávací program, model, 1. stupeň ZŠ

## **Abstract**

To follow, the focus of this diploma thesis is how traffic education can be properly incorporated into the first stage of our primary school curriculum and the different possibilities how the whole subject should be taught. Theoretical part deals with traffic education as part of education and also defines the term – traffic education, the meaning and the aim of traffic education area all together with short view into traffic education concept and comparison to abroad. In this part you can also find overview of implementation and content of outputs for each grade at the first stage of primary school together with various materials which can be used in traffic education. There is prepared short functional model of traffic education lesson for each grade in accordance with RVP (framework education program) in research part. These lessons has been tried out. An important aspect of teaching model is that there is no need of speacial material and it is not time consuming. Teaching model is also commented by several teachers from various cities, types of schools and different lenth of teaching practise and supplemented by possible conection with other subjects or cross-cutting themes.

Key words: traffic education, trafic safety, traffic risks, utility, educational program, model, primary school

# Obsah

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Úvod .....</b>  | <b>8</b>  |
| 1.1. Společnost a dopravní výchova.....                               | 8         |
| 1.2. Vzdělání a dopravní výchova.....                                 | 10        |
| 1.3. Dopravní výchova .....   | 11        |
| 1.4. Cíle .....   | 12        |
| <b>2. Teoretická část .....</b>                                       | <b>14</b> |
| 2.1. Vymezení pojmu dopravní výchova.....                             | 14        |
| 2.2. Význam dopravní výchovy .....                                    | 15        |
| 2.3. Dopravní výchova .....   | 17        |
| 2.3.1. Cíle dopravní výchovy .....                                    | 19        |
| 2.3.2. Výchovně – vzdělávací obsah.....                               | 21        |
| 2.3.3. Obsah učiva dopravní výchovy na 1. stupni základní školy ..... | 23        |
| 2.3.4. Dopravní výchova a další vzdělávací oblasti.....               | 27        |
| 2.3.5. Dopravní výchova v kontextu doby.....                          | 29        |
| 2.3.6. Dopravní bezpečnost v zahraniční .....                         | 32        |
| 2.3.7. Realizace dopravní výchovy .....                               | 39        |
| 2.3.7.1. Realizace dopravní výchovy na 1. stupni základní školy ..... | 40        |
| 2.3.7.2. Pomůcky při realizaci .....                                  | 41        |
| 2.3.7.2.1. Učebnice a pracovní sešity .....                           | 41        |
| 2.3.7.2.2. Knihy .....  | 43        |
| 2.3.7.2.3. Interaktivní tabule .....                                  | 44        |
| 2.3.7.2.4. Internetové zdroje .....                                   | 45        |
| 2.3.7.2.5. Dopravní hřiště .....                                      | 45        |
| 2.3.7.2.6. Další pomůcky .....  | 46        |
| 2.3.7.2.7. Zahraniční zdroje .....                                    | 48        |
| 2.4. Shrnutí.....   | 50        |
| <b>3. Empirická část.....</b>   | <b>52</b> |
| 3.1. Cíl.....   | 52        |
| 3.2. Koncepce empirické části .....                                   | 52        |
| 3.3. Modelové hodiny .....  | 54        |
| 3.3.1. Realizace modelových hodin .....                               | 55        |

|  |           |
|--|-----------|
| 3.3.2. Charakteristika referenčních pedagogů ..... | 56        |
| 3.3.3. Předpoklady .....                           | 58        |
| 3.3.4. Model pro 1. ročník .....                   | 58        |
| 3.3.4.1. Komentáře.....                            | 60        |
| 3.3.4.2. Reflexe .....                             | 61        |
| 3.3.5. Model pro 2. ročník .....                   | 62        |
| 3.3.5.1. Komentáře.....                            | 64        |
| 3.3.5.2. Reflexe .....                             | 65        |
| 3.3.6. Model pro 3. ročník .....                   | 66        |
| 3.3.6.1. Komentáře.....                            | 68        |
| 3.3.6.2. Reflexe .....                             | 68        |
| 3.3.7. Model pro 4. ročník .....                   | 69        |
| 3.3.7.1. Komentáře.....                            | 71        |
| 3.3.7.2. Reflexe .....                             | 72        |
| 3.3.8. Model pro 5. ročník .....                   | 73        |
| 3.3.8.1. Komentáře.....                            | 74        |
| 3.3.8.2. Reflexe .....                             | 75        |
| 3.3.9. Návaznost na ostatní předměty .....         | 76        |
| 3.3.10. Návaznost na průřezová témata .....        | 79        |
| 3.3.11. Model „Školní výlet“ .....                 | 81        |
| 3.4. Zhodnocení modelů .....                       | 82        |
| <b>4. Závěr .....</b>                              | <b>84</b> |
| <b>5. Literatura .....</b>                         | <b>88</b> |
| <b>Přílohová část .....</b>                        | <b>1</b>  |

# 1. Úvod

## 1.1. Společnost a dopravní výchova

Žijeme v době, která je plná neustálých změn. Probíhají ve všech oblastech, některé člověka dotýkají více, jiné méně, ale je třeba na ně reagovat. Zygmunt Bauman tyto procesy popsal v díle *Tekutá modernost*, kde společnost nebo tuto fázi dějin přirovnává k tekutinám. „*Kapaliny se pohybují snadno. „Tečou“, „plynou“, „proudí“, „běží“, „rozlévají se“.... Máme sklon si tekutiny představovat lehčí než cokoli pevného. Lehkost nebo beztlížnost si spojujeme s pohyblivostí a nestálostí. To jsou některé z důvodů, proč lze „kapalnost“ či „tekutost“ považovat za volné metafory pro zachycení povahy současné, v mnohém ohledu originální fáze dějin modernosti.*“ (2002, str. 11)

Obdobně vidí společnost i Antony Giddens, který tvrdí, že „*všichni se dnes oddáváme ‚životní politice‘; jsme ‚reflektivní tvorové‘, kteří podrobně zkoušejí každý krok, který učiní a zřídka kdy jsou spokojeni s výsledky, které neustále chtějí napravovat.*“ (in Bauman, 2002, str. 42) Tento Baumanův i Giddensův pohled na svět tedy potvrzuje, že současná podoba společnosti je jen určitou fází, pomíjivým vzhledem, jež zanedlouho bude minulostí. Tento neustálý vývoj lze sledovat i v dopravě. A to nejen ve změně dopravních prostředků, ale i v jejich dokonalosti, bezpečnosti a obslužnosti. Také dochází k transformaci dopravního systému jako celku. Jmenujme třeba vznik a rozvoj hromadné dopravy, zavádění světelné signalizace, budování podchodů a kruhových objezdů, zádržné systémy atd. Všechny tyto dílčí složky reagují na změnu dopravní situace a to především na neustálý nárůst automobilismu, který nás tlačí do dopravní výchovy. Tyto změny je důležité předjímat, abychom byli schopni předcházet rizikovým situacím a tvořit tak pro společnost bezpečné prostředí.

Stejně jako společnost, tak také technologie procházejí vývojem. Současná společnost je otevřená změnám v technologické oblasti, ba dokonce vyvíjí tlak na jejich vývoj. S rozvojem technologií je úzce spjata i podoba automobilismu. V průběhu vývoje jsme mohli být svědky změn v dopravě. Došlo k rozmachu městské hromadné dopravy,



vzniku některých skupin či společností zabývajících se prevencí v dopravě, ale i ke změnám v typu dopravních prostředků. Od koní a spřežení až k modernímu automobilu, který za vás i zaparkuje. Také chápání automobilu jako dopravního prostředku se změnilo, jak podotýká Keller ve své publikaci. *„Automobil byl na počátku století téměř vítán jako nositel nevídáního technologického, ekonomického i sociálního pokroku.“* (1998, str. 17) To je jen část z mnoha faktorů, které ovlivňují povahu společnosti. S tvrzením Kellera naprosto souhlasím. Automobil byl zpočátku chápán jen jako prostředek dopravy, ale v současné době posuzován především jako sociální měřítko. Vlastnit automobil vyjadřuje spíše společenskou prestiž.

Právě automobilismus s sebou přinesl i potřebu reagovat na změny společnosti, změny v bezpečnosti a s tím spojená zdravotní rizika, jako jsou nehody, úrazy nebo i vliv zplodin z motorů. A právě dopravní výchova by měla být prevencí ochrany zdraví člověka i dítěte a to v oblasti nejen automobilismu a dopravy. A právě touto ochranou se i nepřímo zabývá Úmluva o právech dítěte v článku č. 3. Odstavec č. 3: *„Státy, které jsou smluvní stranou úmluvy, zabezpečí, aby instituce, služby a zařízení odpovědné za péči a ochranu dětí odpovídaly standardům stanoveným kompetentními úřady, zejména v oblastech bezpečnosti a ochrany zdraví, počtu a vhodnosti svého personálu, jakož kompetentního dozoru.“* Dále pak v článku č. 24. odstavec č. 3: *„Státy, které jsou smluvní stranou úmluvy, činí všechna účinná a nutná opatření k odstranění všech tradičních praktik škodících zdraví dětí.“* I přesto, že tyto formulace nejsou přímo směřované na dopravu, tak jejich cíl, to jest bezpečnost a ochrana zdraví dítěte, koresponduje s cíli dopravní výchovy.

Celkově lze tedy konstatovat, že společnost a dopravní výchova jsou úzce spjaté obory, které se navzájem ovlivňují a reagují na svůj neustálý progres. Společnost neustále zvyšuje své požadavky na dopravní systém, legislativu a automobily. A naproti tomu stojí dopravní výchova, která se snaží společnost ukáznit, vymezit hranice a vytvořit s dopravy bezpečný prostor pro všechny její účastníky. Mezi těmito oblastmi by měl být symbiotický vztah, jehož výsledkem bude nulová mortalita při dopravních nehodách a bezpečné prostředí.

## 1.2. Vzdělání a dopravní výchova

Vzdělávání, jak uvádí mnoho autorů, je složitý a celoživotní proces osvojování dovedností, znalostí a postojů, které dále ovlivňují jedince i společnost. Vzdělávání by mělo být co nejvíce komplexní a mělo by být schopno rychle a bezprostředně reagovat na podněty, které doba přináší. Což se bohužel nedá jednoznačně říci o výchově a vzdělávání v oblasti dopravy. Dopravní výchova je sice v povědomí pedagogů, ale její výuka nebyla až do školního roku 2013/2014 zakotvena v žádném dokumentu týkajícího se vzdělávání. Do této doby bylo pouze na samotných pedagogických pracovnících, jak s výukou dopravní výchovy naloží, v jaké formě a rozsahu ji budou realizovat a zdali ji vůbec zařadí. Dne 29. ledna 2013 však vydalo Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy opatření, které mění Rámcový vzdělávací program a upravuje postavení dopravní výchovy ve vzdělávání. Toto opatření je platné od 1. září 2013. (Zdroj: [www.msmt.cz](http://www.msmt.cz), č. j.: MŠMT-2647/2013-2010). Tímto krokem můžeme žáky vybavit potřebnými kompetencemi, které jsou potřebné pro jejich lepší uplatnění v životě.

Provalilová uvádí (in Stojan, 2009, str. 74) ve svém článku o vývoji dopravní výchovy: „*Dopravní výchova není jenom o umění vyučovat, je to součást socializačního procesu.*“ Socializačním procesem se míní proces, ve kterém se osvojují způsoby chování, společenské normy a dochází k přizpůsobení se životnímu stylu a kulturnímu prostředí. Autorka správně podotýká, že dopravní výchova není pouze o výchově a znalostech, ale především o lidech. Socializace je v tomto případě velice důležitá, protože v dopravních situacích dochází k interakci s ostatními účastníky provozu a zároveň je nezbytná pro úspěšné začlenění do role chodce, cyklisty, cestujícího i řidiče. V případě, že jedinec není schopen se do dopravní společnosti adaptovat, může snadno dojít k jeho vyčlenění a pocitu méněcennosti. Zajímavým příkladem může být člověk z malého města, který přijede například do Prahy a nevyzná se v jízdních řádech tramvají či systému metra. Je odkázán na pomoc druhých nebo zůstane napospas dopravě. Podobné situace mohou nastat v jízdních řádech vlaků, při chování v hromadné dopravě nebo i v autobuse.

### 1.3. Dopravní výchova

Téma dopravní výchovy jsem si zvolila z toho důvodu, že jsem si uvědomila nedostatky v celkové koncepci vzdělávání žáků prvního stupně. Absence dopravní výchovy jako povinné součásti vzdělávání pro mě byla velice důležitou otázkou, kterou jsem se zabývala již od druhého ročníku studia na Pedagogické fakultě Univerzity Karlovy v Praze, kdy jsem v rámci předmětu Poznávání přírody s didaktikou vypracovala pracovní listy právě na téma dopravní výchovy. Klíčová pro mne byla otázka: Co s dětmi, které nemají žádné návyky nutné pro bezpečný pohyb v dopravních situacích, nemají zkušenosti s některými dopravními prostředky nebo se k dopravnímu prostředí staví úzkostně? A právě v rámci dopravní výchovy bychom měli pomoci všem jedincům, kteří nemají znalosti ani zkušenosti se situacemi, které se vztahují k řešení dopravních situací. Naučit děti, jak se pohybovat a chovat v prostředích hromadné dopravy, jak používat jízdní řád, seznámit je s předpisy nebo pravidly pohybu po eskalátorech. Vědomí toho, že sama jako učitelka budu zodpovědná za žáky, budu s nimi cestovat a oni nebudou znát základní pravidla silničního provozu, mě znervózňovalo. Právě pedagog by měl žáky vybavit potřebnými dovednostmi do budoucího života a bez dopravní výchovy se mi zdá, že práce učitele v tomto ohledu není kompletní. O to více tato skutečnost platí, když v přípravě budoucích učitelů na Pedagogické fakultě Univerzity Karlovy v Praze dopravní výchova absolutně chybí. Jak se může učitel cítit kompetentní pro výuku dopravní výchovy, když sám neprošel žádným vzděláváním?

I v roli rodičů se snažíme, aby děti byly v bezpečí. Sami je učíme základům bezpečné cesty nejen po chodníku. Jako chodci vnímáme ostatní chodce, cyklisty i řidiče a ovlivňuje nás jejich bezpečné i nebezpečné chování. Je nutné se podívat i na roli dítěte, které se například nachází na přechodu pro chodce. Některé z nich možná zažívá strach z automobilů, které se přibližují k přechodu, a dítě neví, jestli má přejít, jestli to stihne, nebo co má vlastně dělat. Ale tu samou obavu pravděpodobně zažívá i řidič. Zastaví se ten chodec či dítě před přechodem, vyběhne dítě pro míč, který se právě kutálí přes silnici? Řidiče trápí také obava, zdali se dítě v autě neodpoutá ze sedačky či zdali je dostatečně bezpečná. Je mnoho rolí, ve kterých se člověk ocitá v dopravních situacích –

při chůzi po ulici, jízdou autem, prostředkem městské hromadné dopravy či při hře na hřišti. Měli bychom znát dopravní prostředí ze všech různých úhlů, měli bychom být obeznámeni se situacemi, jaké se v dopravě mohou naskytnout, protože sebemenší chyba může vést k nehodě, která může být kritická pro nás i pro ostatní. A s osvojováním právě těchto znalostí týkajících se dopravního prostředí je třeba začít již v raném věku. Dopravní výchova je jednou možných cest vedoucích k prevenci dopravních nehod, jež škola může nabídnout.

V České republice se dopravní výchově nejvíce věnuje organizace BESIP, která poskytuje materiální a informační podporu nejen školám. Zkratka vznikla z počátečních písmen slovního spojení „*Bezpečnost Silničního Provozu*“. Tato organizace v současné době spadá pod Ministerstvo dopravy ČR a je z jejích zdrojů také financována. Právě BESIP působí v oblasti bezpečnosti v dopravě již od roku 1967, proto by se dala tato instituce považovat za jednu z největších a nejrozsáhlejších v Česku, která se prevencí v dopravě zabývá.

Toto téma je pro mě velice zajímavé a dle mého názoru je aktuální a ve výhledu bude jeho důležitost stále stoupat. Protože přibývá počet aut, autobusů a dalších dopravních prostředků a tím stoupá také riziko dopravních nehod. Je nezbytné si uvědomit, že veškeré naše počínání, které vede k ochraně nás, dětí i ostatních lidí, je velice důležité. Vždyť jen zastavit se před přechodem a rozhlédnout se je maličkost, které může zachránit život.

## **1.4. Cíle**

Hlavním cílem teoretické části bylo stručně zmapovat koncepci dopravní výchovy jako elementu edukace v základním vzdělávání. Dílčí cíle, které napomohly k dosažení hlavního cíle, bylo vymezení pojmu dopravní výchovy, jejího významu a charakteristika dopravní výchovy, jejího obsah a provázanosti s Rámcovým vzdělávacím programem. V neposlední řadě bylo vytvořeno stručné resumé materiální podpory, kterou může pedagog využít při realizaci dopravní výchovy ve škole.

Primárním záměrem praktické části bylo vytvoření modelů vyučovacích jednotek dopravní výchovy pro každý ročník, který by obsahoval základní znalosti a dovednosti. Model dále obsahuje další možnosti propojení dopravní výchovy v různých vzdělávacích oblastech a průřezových tématech, ještě byl obohacen o komentáře od různých pedagogů, kteří působí v různém prostředí a oblastech s odlišnou dopravou.

V prvopočátku měly být vytvořeny projektové modely pro každý ročník. Projektovou metodu jsem chtěla zvolit pro její praktičnost, žákovu samostatnost a možnosti experimentování. Ale nejdůležitějším faktem byla právě integrace dopravní výchovy do ostatních předmětů v uceleném celku neboli projektu. Ze samotné definice podle Průchy, Waltrové a Mareše uvedené v Pedagogickém slovníku, že *„projektová metoda je vyučovací metoda, v níž jsou žáci vedeni k samostatnému zpracování určitých témat a získávají zkušenosti praktickou činností a experimentováním“* (2009, str. 226) se mi zdála právě tato forma jako nejvhodnější pro dopravní výchovu, ale po příchodu do praxe jsem zjistila, že času a prostoru pro projekt je ve výuce opravdu málo. I přes to, že Coufalová (2010) uvádí nesporné výhody projektu, jako je například globální pohled na problémy propojený s mnoha souvislostmi, budování ucelených obrazů okolního světa a využití mezipředmětových vztahů, jsem raději zvolila tvorbu elementárních hodin dopravní výchovy, které nejsou přímo závislé na předchozích zkušenostech dětí, nevyžadují žádné specifické znalosti a jeho příprava není příliš časově náročná.

Do budoucna je možné, že své pedagogické zkušenosti a dovednosti posunu na takovou úroveň, že budu schopna realizovat nejen dopravní výchovu projektovou metodou, ale toto téma zpracuji do jiného celku a napomůžu tak dalším kolegyním a kolegům v jeho realizování. Právě jedna z mých vizí je tvorba metodiky dopravní výchovy, která na knižním trhu, obzvláště pedagogům, dle mého mínění velice chybí.

## 2. Teoretická část

### 2.1. Vymezení pojmu dopravní výchova

Dopravní výchovou se zabývají nejrůznější instituce, jako například školy a školská zařízení, Policie ČR, Ministerstvo školství, firmy, atd., které na ni pohlížejí z různých hledisek a s těmi je poté úzce spojena i definice tohoto výchovného působení. Většina definic se zabývá spíše popisováním dopravní výchovy, jejími obsahy a formami než jejím definováním. Nicméně najdeme i trefné a funkční vymezení dopravní výchovy jako pojmu.

Slovenští autoři Ján Ladányi a Ingrid Alföldyová tvrdí, že dopravní výchova „svým specifickým obsahem a zaměřením cílevědomě působí na mravní, intelektuální, fyzické a psychické vlastnosti žáků. Úkolem dopravní výchovy ve školách je postupně připravit děti na samostatný pohyb v silničním provozu - jako chodců nebo cyklistů - přičemž je třeba mít na zřeteli i aspekt výchovy budoucích řidičů motorových vozidel.“ (2007, str. 2) Toto deskripce je dle mého názoru nejvýstižnější, protože autoři zohledňují složky lidské osobnosti, na které dopravní výchova působí, a zároveň i předkládají role v silničním provozu, ač ne všechny. V této definici postrádám vztah se socializací, individualizací a především role člověka v hromadné dopravě, role cestujícího, a naprosté opomenutí železniční, lodní a v současné době rozmáhající se letecké dopravy.

Dále dopravní výchovu definovala společnost BESIP (2001) „Dopravní výchova je příprava dětí na bezpečný pohyb v silničním provozu. Dopravní výchova je však také příprava dětí na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel.“ Definovat dopravní výchovu pouze z hlediska silničního provozu a role řidiče je značně nedostačující, ale společnost BESIP v tomto případě při definování vycházela pouze ze svých zájmů a tím je právě silniční doprava.

## 2.2. Význam dopravní výchovy

Dopravní výchova je v průběhu doby vždy považována za velmi důležitý segment výchovně – vzdělávacího procesu jedince, a to především v oblasti bezpečnosti. Její význam stoupá s rostoucím rozvojem automobilismu a rozvojem dopravních sítí.

Stejně tak podle Stojana (2006) by dopravní výchova měla vést k jednání, které zabrání vystavit sebe nebo své okolí riziku nehody. Mimoto by měla nabádat k uvědomění si faktu, jak doprava ovlivňuje život, zdraví, přírodu i životní prostředí v našich městech. S tímto naprosto souhlasím, ale je nezbytné si uvědomit, že právě na tyto všechny procesy by měla dopravní výchova aktivně reagovat a přizpůsobovat se.

Provalilová (in Stojan, 2009) posouvá význam ještě dál, když tvrdí, že dopravní výchova není jen o vyučování, ale je to i proces socializace, který by měl být nedílnou součástí každého vyučování.

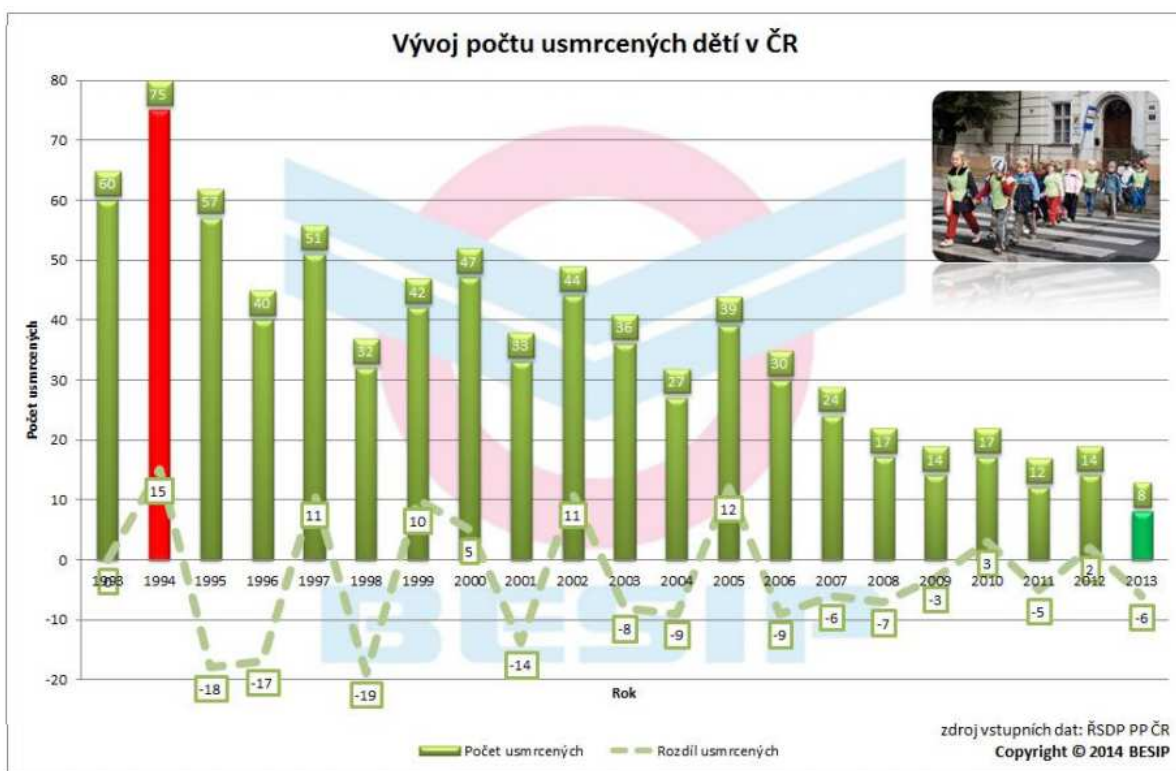
Stojan s kolektivem autorů (2007) zase chápou význam dopravní výchovy jako jeden ze základních pilířů prevence úrazů a mortality dětí a mládeže mladšího školního věku.

I přes to, že doc. dr. Volný a kolektiv dopravní výchovu řeší v socialistické společnosti, jejich text je v mnoha ohledech platný i v současné době. Například výrok: „*V socialistické společnosti nelze ponechat člověka spontánnímu vývoji a nestarat se, jak zvládne např. i roli účastníka silničně provozu. Je nutno připravit ho tak, aby byl schopen, ať už jako chodec nebo řidič, spoluúčastnit se na silničním provozu*“ (1983, str. 8) není vázaný pouze na socialistický režim, ale lze jej aplikovat i dnes, byť s výhradami. Člověka sice nemůžeme ponechat samovolnému vývoji, ale je třeba ho naučit soběstačnosti, samostatnosti a osobní odpovědnosti za své počínání. A to platí především pro dítě. Ono by mělo být ve společenském životě aktivní a to i v oblasti dopravy.

„*Dopravní výchova v naší republice byla, je i nadále bude spojována s problémem řešení negativních dopadů motorizace na společnost a vedle ekologických projevů především se snižováním tolik závažné dopravní nehodovosti.*“ (Límová, 2006) Dále autorka ve stejné publikaci uvádí význam této výchovy z hlediska výsledku, kterým by

měl být samostatný a bezpečný pohyb dítěte jako chodce a cyklisty v provozu na pozemních komunikacích.

Právě ona dopravní nehodovost je důvodem, proč je na dopravní výchovu kladen důraz. Podle statistik bylo od 1. 1. 1992 do 31. 12. 2013 na pozemních komunikacích v České republice usmrceno 719 dětí. Na následujícím grafu je jasně zřetelné, jak se nehodovost dětí vyvíjela v tomto časovém rozmezí. Na první pohled je zřejmé, že úmrtnost dětí v souvislosti s dopravními nehodami sice klesá, ale optimálního stavu stále nebylo docíleno. Optimálním stavem se míní stav, kdy nebude následkem dopravní nehody usmrceno ani jedno dítě. Graf bude znázorňovat hodnotu 0. K postupnému snižování úmrtnosti vede samozřejmě také rozvoj zábranných systémů, změna legislativy či výroba stále více bezpečnějších vozidel. A právě k dalšímu pozitivnímu vývoji může napomoci kvalitní dopravní výchova.



Zdroj: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/deti1.pdf> (cit. 10. 5. 2014)



Další významnou oblastí, ve které dopravní výchova projevuje svůj význam, je formování hodnot, postojů, zvyků a do jisté míry i ideálů jedinců. V rámci této výchovy bychom si měli uvědomit hodnotu zdraví, lidského života a vytvořit si jednoznačný postoj k odpovědnosti, kterou na sebe bereme, když se stáváme účastníkem silničního provozu. Je důležité si uvědomit, že v rámci silničního provozu, ať už v jakékoliv roli, se vzdáváme částečně své osobní svobody. Musíme se přizpůsobit pravidlům a předpisům, která jsou pevně daná pro všechny účastníky v dopravních situacích. Pakliže se nepodřídíme, jsme vystaveni postihu, který s sebou nese určité důsledky. Proto je v dopravní výchově nezbytné věnovat se i seberegulaci, díky které bude snazší se uvědoměle podřídít systému.

Tato výchova má i značný smysl v budoucím vzdělávání řidičů. Žáci již ve škole mohou získat důležitý základ, který budou nadále rozšiřovat a prohlubovat. A pokud se v dopravní výchově podaří vychovat odpovědného, svědomitého chodce, domnívám se, že je tím položen dobrý předpoklad pro opatrného a ohleduplného řidiče.

Dopravní výchova má tedy značný význam nejen v oblasti bezpečnosti, ve smyslu ochrany života a zdraví jedince, ale její působení sahá i mnohem dále. A to do oblastí socializace, formování osobnosti jedince a vlivu na jeho žebříček hodnot. Ale především napomáhá k výchově odpovědného občana. Právě z těchto důvodů je nezbytné tuto výchovu zařazovat do výchovně – vzdělávacího procesu každého jedince již od nejútlejšího věku.

### **2.3. Dopravní výchova**

Provalilová (in Stojan, 2009) tak i Límová (2006) uvádějí, že v roce 1935 František Alexander Elstner, novinář, spisovatel a cestovatel, v pražské budově autoklubu poprvé zmínil termín dopravní výchova a to v souvislosti s tzv. „hodinami bezpečnosti“. Z toho vyplývá, že dopravní vzdělávání je dlouhodobý úkol, kterým se zabývá již několik generací nejen pedagogů. A jak Límová (2006, str. 12) podotkla, byla dopravní výchova „*nadčasová a uvědomovala si cenu lidského života.*“ Ale jaká je opravdu cena lidského života? Je možné určit danou finanční částku, která je přímo úměrná životu? Touto otázkou se neustále zabývá soudní systém, když při svých soudních řízeních řeší právě

kompenzaci, která je spojená s usmrcením osoby či s trvalými následky na zdraví. Podle zákona č. 89/2012, Občanského zákoníku, Hlava III., oddíl 3, pododdíl 2 § 2959 je uvedeno, že „*Při usmrcení nebo zvlášť závažném ublížení na zdraví odčiní škůdce duševní útrapy manželu, rodiči, dítěti nebo jiné osobě blízké peněžitou náhradou vyvažující plně jejich utrpení. Nelze-li výši náhrady takto určit, stanoví se podle zásad slušnosti*“. Z toho jasně plyne, že v české legislativě není cena lidského života nijak vyčíslena. Ale podle článku „*Zdravý člověk má cenu 10 milionů korun, stanovili experti*“, který byl publikován 14. dubna 2014 na portále [www.idnes.cz](http://www.idnes.cz) vyčíslili cenu života na 10 051 200 korun.“ ([http://zpravy.idnes.cz/cena-lidskeho-zivota-je-10-milionu-d4b-/domaci.aspx?c=A140414\\_131414\\_domaci\\_h](http://zpravy.idnes.cz/cena-lidskeho-zivota-je-10-milionu-d4b-/domaci.aspx?c=A140414_131414_domaci_h)) Je nezbytné, aby si každý jedinec, který se pohybuje v provozu, uvědomoval to, že může ohrozit někoho jiného a v rámci legislativy za to bude nést důsledky, a to i případnou náhradu za léčebné výlohy či kompenzaci života.

Co je to dopravní výchova, bylo nastíněno již v předešlé kapitole. Stručně můžeme tuto výchovu determinovat jako specifický druh působení na člověka v oblasti mravní, intelektové, fyzické, psychické a sociální, jejímž cílem je připravit jedince na různé role spojené s dopravou. Můžeme se tady posunout k samému jádru dopravní výchovy. A to k jejímu základu, cílům, struktuře, koncepci a k samotné její realizaci.

Problematika dopravní výchovy prošla v posledních několika letech vývojem, který vedl k zavedení výchovy do Rámcového vzdělávacího programu. Již v roce 2010 Mgr. Stanislav Huml, dopravní expert, v rozhovoru pro Českou televizi hovořil o nutnosti dopravní výchovy v základním vzdělávání a upozorňoval na problém absence této výchovy.

Existuje několik stanovisek, které se různě vyjadřují k postavení dopravní výchovy ve vzdělávání. Je nutné si uvědomit, že dopravní výchova má nezpochybnitelný význam pro bezpečnost. Význam dopravní výchovy by měl být zakotven ve společenském povědomí a základy této výchovy aplikovány od nejútlejšího věku.

Každá instituce, která se dopravou zabývá, chápe dopravní výchovu z jiného úhlu pohledu. Školská zařízení se dopravní výchovou zabývají ve výchovně-vzdělávacím

smyslu. Naopak firmy, jako například Škoda Auto, chápou dle mého tuto výchovu a projekty s tím spojené jako kompenzaci toho, že jejich výrobky, tedy auta, jsou hlavními objekty, které stojí za dopravní nehodou. Další subjekty zabývající se dopravní prevencí v této oblasti vidí možnost finančního zisku (propagace kol, autosedaček, bezpečnostních systémů, apod.) Další instituce, které se dopravní výchovou zabývají, jsou například kraje, které v rámci svých rozpočtů podporují různé projekty a granty. Financují webové portály zaměřené na dopravní výchovu. Například Liberecký kraj financuje portál [www.bezpecnenasilnicich.cz](http://www.bezpecnenasilnicich.cz), Jihočeský kraj zprostředkovává portál <http://besip.kraj-jihocesky.cz/>, kde jsou k dispozici veškeré aktivity, týkající se dopravní výchovy. Některé kraje pouze finančně přispívají na nejrůznější projekty a aktivity s dopravní tematikou. Prevencí v oblasti dopravy se také zabývá Muzeum policie, které přímo spravuje tzv. „*Centrum dopravní prevence*“, které se zabývá také tématem dopravní výchovy a pořádá nerůznější akce a interaktivní pořady pro různé cílové skupiny. V prevenci a vzdělávání v oboru dopravní výchovy se angažují i neziskové organizace. Příkladem je Záchranný kruh, který sdružuje složky záchranného systému a v rámci dopravní výchovy pro pedagogy nabízí podpůrné materiály. A v neposlední řadě je dopravní výchova taktéž otázkou politickou. Politické strany ve svých programech slibují zvýšení bezpečnosti v okolí škol, hřišť či sídlišť, kterých chtějí dosáhnout pomocí retardérů, snižováním rychlosti či přítomností strážníka městské či státní policie. Slibují podporu pro projekty zabývající se dopravní tematikou, bezpečností či osvětou v oblasti dopravy. Je tedy nutné si uvědomit, jaký zorný úhel zvolíme.

Právě podle subjektu, který se dopravní výchovou zabývá, se může lišit nejen pojetí této výchovy, ale především její obsah. Pro účel této práce se na dopravní výchovu díváme především z pohledu pedagoga, potažmo vzdělávání žáků 1. stupně.

### **2.3.1. Cíle dopravní výchovy**

V edukačním procesu má dle mého názoru dopravní výchova primární cíl naučit žáka v dopravních situacích přežít a nikoho v provozu neohrozit. A to nejen v oblasti silničního provozu, ale také v souvislosti s železnicí, městskou hromadnou dopravou, při pohybu na chodníku. Například hra na železničním přejezdu, hra na nástupišti

hromadné dopravy, bezpečnostní pruh na nástupišti metra atp. A to platí především pro děti mladšího školního věku, tedy žáky prvního stupně základní školy. Stejného názoru je i Stojan (2009), protože poukazuje na to, že děti a mládež je jednou z nejohroženějších skupin v dopravě, jelikož nemají dispozice, dostatečné znalosti a zkušenosti týkající se dopravních situací a nedokážou na ně adekvátně a bezprostředně správně reagovat. Je tedy důležité si při dopravní výchově uvědomit, čeho chceme dosáhnout.

Cíle dopravní výchovy charakterizují mnozí autoři. Všichni se ale shodují na těch samých cílech, které by tato výchova měla dosáhnout.

Stejně tak, jako můžeme rozdělit obsah dopravní výchovy, můžeme rozdělit i jednotlivé cíle, jichž bychom měli dosáhnout. Ovšem některé cíle jsou striktně naukové či výchovné a jiné cíle se prolínají. Já k nim však dále budu přistupovat komplexně.

Na 1. stupni základní školy má dopravní výchova za cíl:

- Naučit žáka základním pravidlům a předpisům a jejich praktickému uplatňování v silničním provozu. A to jak v roli chodce či cyklisty, tak i pasivního účastníka.
- Anticipovat situace, příčiny i důsledky situací v dopravě a přiměřeně na ně reagovat.
- Vytvořit postoje a hodnoty spojené s odpovědností za vlastní chování v silničním provozu a uvědomit si cenu života a nebezpečí, které představuje neznalost a nerespektování předpisů. Uvědomit si vzájemnou interakci s ostatními účastníky silničního provozu.
- Naučit využívat prostředků hromadné dopravy a respektovat zásady s tím spojené.
- Uvědomit si důležitost znalosti technického stavu vozidla, potažmo kola jako dopravního prostředku.
- Poskytnout základy první pomoci, které jsou úměrné jeho schopnostem a možnostem. Znat složky záchranného systému a jejich čísla.

- Znat příčiny nesprávného chování. A to v rovinách morálních, materiálních, právních i sociálních.

Ale hlavní a stěžejní cíl je „*znalosti, dovednosti a vlastnosti žáků transformovat v postoje a stát se součástí hodnotové orientace.*“ (Volný a kol, 1983, str. 25)

A jak zjistíme, zdali jsme ve svém působení byli úspěšní? Bohužel jedinou relevantní informací jsou statistiky dopravních nehod dětí

### **2.3.2. Výchovně – vzdělávací obsah**

Výchovně – vzdělávacím obsahem dopravní výchovy je míněn soubor veškerých znalostí, dovedností, návyků, hodnot a norem, se kterými tato výchova pracuje, snaží se zprostředkovat, upevnit a vytvářet. Výchovně – vzdělávací obsahy, tedy i obsah dopravní výchovy, procházejí progresí, která je podle Kasíkové (2007) ovlivněna třemi základními činiteli:

- společenské potřeby – tím jsou míněny konkrétní představy společnosti o ostatních členech, jejich životě, rodině, výchově, odpovědnosti, vzdělání, tedy i o obsahu dopravní výchovy, která bude zrcadlit současnou dopravní situaci
- vývoj společenského poznání a praxe, výzkum vědy – obsah vzdělání by měl využívat poznatky vědy a společnosti, dopravní výchova by měla reagovat na potřeby společenských i vědeckých nároků a pracovat s pokrokovými prvky
- rozvoj, možnosti, potřeby a zájmy žáka – vzdělávání by mělo odpovídat aktuálním možnostem a potřebám žáků a přispívat k jejich optimálnímu rozvoji; v dopravní výchově se tento činitel projevuje tak, že obsah odpovídá zájmu žáků, reaguje na změny v trávení volného času a snaží se připravit žáky na aktuální dopravní infrastrukturu

Na základě těchto tří faktorů se mění nejen obsah vzdělávání, ale i pedagogická dokumentace v podobě závazných vzdělávacích dokumentů, jakým je Rámcový vzdělávací program nebo dřívější učební osnovy.

Z relativně současných podmínek vychází Stojan (2007) a stejně tak i BESIP, když dopravní výchovu dělí na dvě dílčí oblasti:

- oblast nauková – pravidla a předpisy silničního provozu, dopravní značky, situace a správné reakce na ně, praktický výcvik, dopravní hřiště
- oblast výchovná – pěstovat návyk dodržování etických norem chování, což vede k socializaci jedince ve společnosti v roli pasivního i aktivního účastníka silničního provozu

Dopravní výchova v rámci svého obsahu rozvíjí klíčové kompetence, které jsou stěžejní pro Rámcový vzdělávací program. Tuto výchovu můžeme vysledovat v těchto kompetencích:

- kompetence k učení – v rámci dopravních situací vybírá vhodné metody, způsoby a strategie, organizuje vlastní učení, samostatně pozoruje a využívá poznatky k budoucímu použití, za pomoci učení si utváří pohled na kulturní a sociální jevy
- kompetence k řešení problémů – v dopravním provozu postihuje nejrůznější problémy a uvědomuje si jejich příčiny, důsledky a navrhuje jejich správné řešení, problémové situace samostatně řeší a vyhledává další informace potřebné k jejich řešení, kriticky přemýšlí a uvědomuje si zodpovědnost za svá rozhodnutí
- kompetence komunikativní – každý účastník provozu se dostává do interakce s ostatními účastníky, využívá své komunikativní dovednosti k plnohodnotnému soužití, vhodně reaguje a argumentuje při formulování svých myšlenek
- kompetence sociální a personální – poznává a přijímá nové role v dopravních situacích, podílí se na vytváření pravidel a je schopen je respektovat, je schopen seberegulace v oblasti chování a jednání, žák je empatický a ohleduplný k ostatním lidem
- kompetence občanské – v silničním provozu si uvědomuje práva, povinnosti a odpovědnosti v různých rolích účastníka silničního provozu, je schopen respektovat zákony a společenské normy, které jsou specifické pro dopravní výchovu, uvědomuje si

spojitost ekologie a dopravy, podílí se na tvorbě kvalitního životního prostředí a pracuje tak, aby podporoval ochranu nejen svého zdraví, a dle svých možností umí poskytnout základní první pomoc

- kompetence pracovní – v dopravních situacích používá ochranné pomůcky, zádržné systémy a chová se tak, aby neohrozil zdraví své ani ostatních, využívá své dovednosti a znalosti pro svůj budoucí rozvoj

Dopravní výchova se prolíná všemi kompetencemi a je důležité si tuto provázanost uvědomovat. Právě proto je tato výchova důležitou součástí komplexní přípravy dětí.

### **2.3.3. Obsah učiva dopravní výchovy na 1. stupni základní školy**

Učivo dopravní výchovy je standardně rozděleno do dvou velkých tematických celků, chodec a cyklista, které jsou rozloženy do prvních pěti let povinné školní docházky let. Téma chodec je probíráno především v 1. – 3. ročníku a cyklista ve 4. a 5. ročníku. Je nezbytné si uvědomit, že obsahy ročníků se postupně prolínají, doplňují a prohlubují.

Rozdělení učiva vychází z článku Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách, který byl publikován 28. 08. 2012 kolektivem autorů na webovém portálu [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz). Odborná literatura zabývající se taktéž dopravní výchovou koresponduje s obsahem tohoto článku. Dovolím si proto tvrdit, že rozložení obsahu této výchovy neprochází razantními změnami. Pakliže porovnáme obsah, který uvádí Volný (1983) a právě zmíněný článek, tak se shodují v oblasti chodce, která je v obou případech zařazena především do 1. – 3. ročníku, a následně cyklista 4. ročník, 5. ročník Volný neuvádí. Domnívám se, že právě tyto oblasti jsou stále tak jednoznačné, že nebylo třeba je měnit. Stále je dítě především chodec a až později se může stát samostatným cyklistou. Stejně tak se oba texty zabývají hromadnými prostředky a cestování jimi. Ale zároveň jsou také patrné změny. Volný ve své publikaci do dopravní výchovy zahrnuje i orientaci v prostoru v souvislosti s cestováním mezi jednotlivými městy a obcemi, nezapomíná na dovednost kupování si jízdenky, poukazuje na životní prostředí či zahrnuje i železniční dopravu, atp. Oproti tomu výše citovaný článek z 28. 08. 2012, který je publikován na portálu [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz), se věnuje autosedačkám a

zádržnému systému v autu jako důležité části provozu. Přeměna byla způsobena změnou společenského a vzdělávacího systému, modernizací automobilů i změnou vnímání dopravy a jednotlivých rolí v ní.

Následující obsahová náplň výuky jednotlivých ročníků vychází právě z článku publikovaném na portále *www.rvp.cz*. Je nezbytné zdůraznit, že se jedná pouze o návrh na rozložení učiva.

## 1. ročník

V prvním ročníku je ústředním tématem role chodce a s tím spojená pravidla a bezpečnost. Učivo je zde rozděleno do malých podtémat. **Silniční provoz** – kdy a kdo je účastníkem silničního provozu a základní pojmy (chodec, chodník, přechod, silnice, atp.). **Chodník** – žák by si měl osvojit základní pravidla pohybu po chodníku. **Silnice** – co se děje na silnici, pohyb po silnici a využití reflexních prvků a především **místo pro hru**. Dále by v prvním ročníku měla zaznít pravidla pro **přecházení** silnice s přechodem či bez přechodu a v neposlední řadě i **cestování, autosedačka, zádržné systémy** a základní **dopravní značky**.

Základní tezí prvního ročníku by měla být **bezpečná cesta do školy**. Tento tematický celek by měl procházet všemi podtématy a žáci by měli být schopni určit a využít nejbezpečnější cestu do školy.

## 2. ročník

Ve druhém ročníku základní školy se navazuje a prohlubuje učivo ročníku prvního. Proto je důležité, aby v prvním ročníku byl položen kvalitní základ. **Silniční provoz** se prohlubuje o vztahy mezi účastníky. **Chodník a stezka pro chodce** – specifická pravidla stezky pro chodce a základní značky s tím spojené. Téma **silnice** se rozšiřuje o pojmy krajnice a její nebezpečí. **Místem pro hru** se stává i ježdění na in-line bruslích, skateboardu i koloběžce. I zde by si žáci měli být vědomi pravidel a nebezpečí. Při **přecházení** se do popředí dostává i světelná signalizace. V rámci **cestování** se začínáme seznamovat s hromadnou dopravou a jejími základními pravidly.

Žáci by v celém druhém ročníku měli pomocí všech smyslů vnímat souvislosti a situace spojené s dopravní tematikou a přemýšlet nad nimi



### 3. ročník

Téma **chodec** vrcholí ve třetím ročníku. Nyní by žáci měli být kompetentní k samostatnému a bezpečnému pohybu po pozemních komunikacích v roli chodce. Měli by být schopni situace nastalé v silničním provozu zhodnotit a určit správné chování. Objevují se stejná témata jako v prvním a druhém ročníku a dochází k jejich prohlubování a rozšiřování učiva. V rámci výuky by mělo docházet ke zvnitřňování a osvojování si správných modelů chování.

### 4. ročník

Čtvrtý ročník je stěžejní v oblasti výuky cyklisty. Toto učivo je zařazeno právě v tomto ročníku ve vztahu k zákonu č. 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích §58 odst. 2 uvádí, že *„dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.“*

Žáci by se tedy ve čtvrtém ročníku měli naučit základní informace o **výbavě jízdního kola a cyklisty** – povinná i doporučená výbava, technické parametry kola, ochranné pomůcky a závažný význam odpovědnosti cyklisty. Dále by měl být žák vybaven vědomostmi o **způsobu jízdy na kole**, tedy technika jízdy, různé povětrnostní podmínky a jízda. Cyklista by si měl být vědom, jaká místa jsou vhodná a bezpečná pro jízdu na kole. **Cyklista a silnice** – nejdůležitější téma z pohledu bezpečnosti. Cyklista je aktivním účastníkem silničního provozu, což s sebou nese mnoho odpovědnosti a potřebu znalostí. Zde je nutné se zabývat problematikou silnice z pohledu cyklisty. Důležité jsou informace ohledně chování cyklisty. Zajisté budeme z pohledu cyklisty řešit problém znamení, zastavování, odbočování, předjíždění, přednost, vedení kola, kolo a přechod pro chodce, stezka pro cyklisty a chování cyklisty na křižovatce. Můžeme se věnovat i **cyklistickým výletům**. V této oblasti by měl žák získat informace o plánování trasy, výbavou na výlety a způsob jízdy ve skupině.

### 5. ročník

Poslední ročník prvního stupně je orientován na celkové opakování a automatizaci učiva dopravní výchovy jak v roli **chodce**, tak i **cyklisty**. Z pohledu chodce jde tedy o

zvládnutí bezpečné a ohleduplné chůze po chodníku, stezce pro chodce, silnici, chůze ve skupině, přecházení vozovky. Znat bezpečná místa pro hru a rizika spojená s nevhodnými místy. Jako cyklista by měl žák ovládat základní předpisy spojené s jízdou na kole po silnici, situací na křižovatce, na stezce pro cyklisty, jízdu ve skupině. Zároveň by měl ovládat bezpečnou jízdu v různých povětrnostních podmínkách, znát vybavení kola a dbát na ochranné pomůcky. Žák by měl mít základní návyky pro chování v různých dopravních prostředcích a měl by být schopen adekvátně reagovat na krizové situace.

Podle doporučení v článku [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz) by na konci 5. ročníku měl žák znát význam těchto dopravních značek v následujících oblastech:

- chodec - Stezka pro chodce, Stezka pro chodce a cyklisty, Podchod nebo Nadchod, Přechod pro chodce, Pěší zóna, Obytná zóna, Železniční přejezd, Zákaz vstupu chodců, semaforey pro chodce a řidiče
- cyklista - Stezka pro chodce a cyklisty, Stezka pro cyklisty, Pozor, přechod pro chodce, Obytná zóna, Dej přednost v jízdě, Stop, dej přednost v jízdě, Železniční přejezd, Zákaz vjezdu všech vozidel, semaforey pro chodce a řidiče

Pakliže se budeme držet základních rolí, jako je chodec, cestující a cyklista, tak si s tímto obsahem vystačíme. Ale dle mého názoru tento obsah částečně ignoruje moderní společnost a změny v dopravě. Důležitá je změna pozice dítěte v dopravě. Děti v současné době na hřištích a ulicích netráví tolik času jako dříve. Dopravní výchova by měla dát dětem pobídku pro bezpečný pohyb venku. Další změna je spjatá s rolí kola. Opomíjenými zůstávají i další sportovní potřeby jako kolečkové brusle, skateboard nebo lyže či snowboard.

Tento obsah předepsaného učiva naprosto vypouští nebezpečné situace jako pohyb po eskalátorech, letiště, vztah přechodu pro chodce a tramvaje či pohyb městskou hromadnou dopravou a jízdní řády. Dále tento obsah naprosto opomíjí pozici handicapovaného v dopravě. Jak se k němu máme zachovat, zdali má specifická práva

či jsou zažité určité normy chování, které se očekávají. Pak postrádám téma výletu. Při výuce dopravní výchovy je důležité dbát i na tyto a další nestandardní situace, do kterých se můžeme my nebo děti dostat a na které bychom měli žáky připravit.

#### **2.3.4. Dopravní výchova a další vzdělávací oblasti**

Dopravní výchova se kromě klíčových kompetencí dotýká i vzdělávacích oblastí a průřezových témat. Patrné to bylo již před zavedením dopravní výchovy jako povinné části vzdělávání, když v některých učebnicích a předmětech byla zavedena témata jako Cesta do školy, Orientace v prostoru nebo Ilustrace dopravní značky při grafomotorických cvičeních. Konkrétně můžeme dopravní výchovu v ostatních vzdělávacích oblastech snadno využít.

V českém jazyce se můžeme věnovat literatuře s dopravní tematikou, vyprávění či popisu dopravních situací. Knihy s dopravní tematikou se snadno využijí v literární výchově při práci s příběhem či textem.

V cizím jazyce se objevují tematické okruhy, které jsou dopravní výchově velice blízké. Jedná se o témata Volný čas, Bydliště a Dopravní prostředky.

Dopravu snadno implementujeme i do matematiky a jejích aplikací, a to především ve slovních úlohách s dopravní tematikou. Využití taktéž najdeme při evidenci a práci s informací nebo orientace v prostoru a měření vzdáleností, např. brzdné dráhy, cesty do školy nebo při práci s grafy a jízdními řády.

Člověk a jeho svět, neboli prvouka, je dopravní výchově nejvíce otevřená, protože její učivo je obsahem této vzdělávací oblasti. Objevují se zde témata, jako jsou bezpečná cesta do školy, dopravní síť či péče o zdraví, jež všechny úzce souvisejí právě se samotnou dopravní výchovou.

V rámci vlastivědy se můžeme věnovat dopravní infrastruktuře a jejímu vlivu na životní prostředí. Můžeme se zabývat otázkou udržitelného rozvoje a historií dopravy na daném území či v celé České republice. Zajímavé by bylo i téma českých firem zabývajících se výrobou automobilů v současnosti i v minulosti.

Dopravní výchova se v učivu přírodovědy může realizovat v oblasti životního prostředí a vlivu dopravních prostředků na něj, dále se můžeme věnovat povětrnostním podmínkám a jejich vlivu na jízdu dopravních prostředků nebo využití obnovitelných a neobnovitelných zdrojů a pohonných hmot.

Už samotná tělesná výchova a rozvoj schopností, dovedností a návyků pohybového charakteru má nepřímou spojitost s dopravní výchovou. Dítě v dopravní situaci musí být hbité, obratné a musí rychle reagovat. Jízdě na kole předchází dlouhá motoricko-funkční příprava, jen tak bude jízda bezpečná, plynulá a nebude ohrožovat další účastníky silničního provozu. Právě v tělesné výchově můžeme procvičovat reakční schopnosti, můžeme vytvořit modelové situace, např. přechod pro chodce, křižovatku nebo demonstrovat chování v dopravních prostředcích.

Pokud se zaměříme na průřezová témata Rámcového vzdělávacího programu, můžeme zde upozorovat také značnou spojitost s dopravní výchovou, a to v tématech:

- **Osobnostní a sociální výchova** – dopravní výchova je úzce spjata se seberegulací a sebepojetím v oblasti dodržování předpisů a norem, dále jsou důležité mezilidské vztahy, ohleduplnost a způsoby řešení problémů a krizových situací, ale především ve formování hodnot, postojů a přístup k etickému chování
- **Výchova demokratického občana** – důraz je kladen především na respektování předpisů, uvědomění si následků chování pro sebe i pro společnost a legislativní systém, pracovat můžeme i s postoji, které jsou úzce spjaty s dopravní tematikou; pasivní i aktivní ovlivňování dopravy, retardéry, semaforey, snižování rychlosti v oblastech se zvýšeným pohybem osob a to především dětí, nebo i četnost a struktura městské hromadné dopravy, zřizování nových zastávek, atd. Na to všem může aktivní občan participovat.
- **Výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech** – nejdůležitější problémem v tomto tématu je otázka udržitelného rozvoje a role automobilismu a dopravy celkově, pohled na import a export v souvislosti s čerpáním

tuzemských zdrojů, dále i tendence odklonu dopravy mimo centra, města a obytné oblasti, výstavba obchvatů

- **Multikulturní výchova** – dopravní výchova se opírá o oblasti mezilidských vztahů, chování různých kulturních etnik například v prostředcích hromadné dopravy, na letišti, rozdílné dopravní situace v různých kulturách s sebou přinášejí i odlišné způsoby řešení, otázka odlišného sociálního klimatu ve městě s hromadnou dopravou a bez ní, dále i odlišná hranice pro získání řidičského oprávnění, různý pohled na cyklistiku v jednotlivých státech
- **Environmentální výchova** – nesmíme zapomenout na vliv dopravy na životní prostředí, ekologické dopravní prostředky a zdravý životní styl, význam plotů a přechod pro zvířata, úmrtnost zvířat na silnicích, ekologická zátěž individuální a veřejné dopravy
- **Mediální výchova** – žáci mohou aktivně pracovat s mediálními prostředky zabývajícími se automobily, zádržnými systémy, využitím kola a kriticky nad nimi uvažovat, především se můžeme zaměřit na reklamní spoty na auta, propagaci aut a nejrozumnější kampaně zaměřené na prevenci nehodovosti

Každý učitel se při realizaci dopravní výchovy může opřít o ostatní vzdělávací oblasti a průřezová témata. Tato výchova má mnoho rozmanitých témat, a je pouze na pedagogovi, na které se konkrétně zaměří. Jak je zřejmé, tak dopravní výchova není úzkým vzdělávacím oborem. Díky ní můžeme naplnit i jiné vzdělávací cíle a implementovat ji do všech vzdělávacích oblastí a všech průřezových témat.

Konkrétněji bude propojení dopravní výchovy se vzdělávacími oblastmi a průřezovými tématy věnován prostor v praktické části této práce.

### **2.3.5. Dopravní výchova v kontextu doby**

Doprava je součástí lidské společnosti již od samého počátku, kdy lidé pocítili potřebu se přesouvat, stěhovat se, anebo přesouvat objekty na jiné místo. Již v té době možná řešili, jak tento proces uskutečnit co nejvíce ekonomicky, bezpečně a rychle.

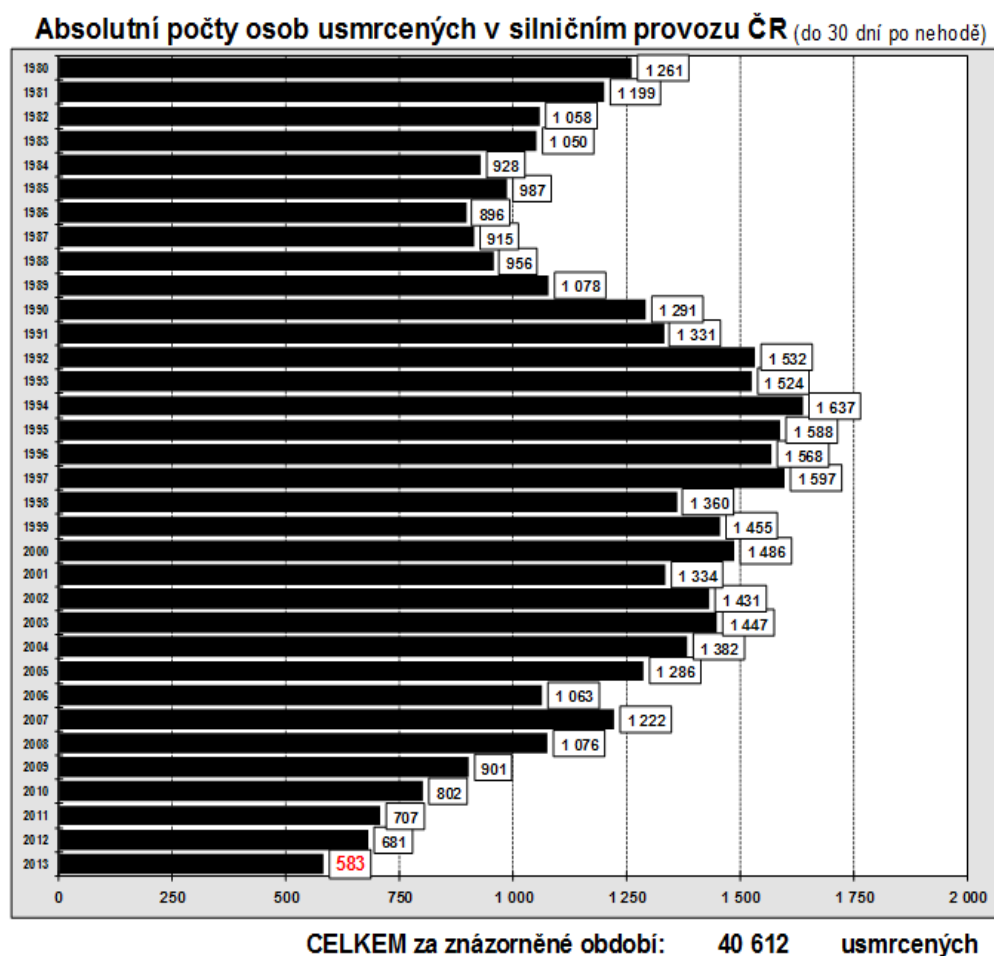
My ale o dopravě jako takové smýšlíme především v rovině automobilismu a motorismu. A právě největší rozmach automobilismu nastal na počátku 20. století, kterému předcházela průmyslová revoluce. Právě tehdy vznikla řada výrobců, kteří se zabývali právě automobily, například značka Opel, Renault, Peugeot a v Čechách Laurin & Klement, pozdější Škoda, dále Praga a Tatra. Na základě rozmáhajícího se automobilismu rostla i silniční síť.

Právě na první polovinu 20. století mi přibližný pohled na dopravu zprostředkovala moje babička, která se narodila v roce 1934. Díky jejímu vyprávění vím, že aut jezdilo poskrovnu. Babička si pamatuje, že si jako děti hrávaly na silnici s míčem a auto projelo sotva jednou za hodinu. Toto si dnešní děti dovolit nemohou. Přesně to vystihl Keller slovy: *„děti jsou postupně vytlačovány z ulice na chodníky a odtud do vymezených výběhu, jež jsou před automobily jako poslední ostrůvky bezpečí chráněny“*. (1998, str. 21) Podívejme se přesněji na místa, kde si dnes děti mohou hrát. Na ohrazených hřištích, loukách a zahradách. Všechna ostatní místa jsou pro jejich hru nebezpečná kvůli rozmáhající se dopravě, zejména automobilové.

Značnou změnou prošla i legislativa spojená s dopravními přestupky a jejich postihy. Úplně odlišný byl přístup k přestupkům za minulého režimu, za socialismu. Pevnější režim s sebou nesl i tvrdý právní rámec. Dopravní přestupek byl mnohem hůře brán společností, kdežto nyní je dopravní přestupek spíše individuální záležitost. Finanční sankce za dopravní delikty byly pro občany nepřijatelným výdajem, zato dnes je pro většinu tato položka zanedbatelná, jedná-li se o lehčí přestupek.

Změnila se i role občana. Právě v socialismu se jedinec stavěl spíše do pasivní role, která je bezvýhradně podřízena systému a to ve všech ohledech. V souvislosti s dopravní výchovou by se dalo volně říci: „Dělej, co máš předepsáno a nemysli.“ Člověk byl spíše stroj, který měl šlapat jako hodinky, které byly nařízeny samotným politickým systémem. V současné době demokracie klade důraz právě na individualitu, aktivnost a svobodu. V dopravě to často znamená, že každý jedinec myslí a jedná sám za sebe. Je tedy zřetelný posun z pasivity k aktivitě a z masovosti k individualitě.

Jistý progres vnímáme i v odvětví cestovního ruchu. Moji rodiče mohli cestovat pouze do oblastí, které jim byly povoleny a i to s sebou ještě obnášelo jistá pravidla. A tato skutečnost se po Sametové revoluci radikálně změnila, uvolnila, když se otevřely hranice a cestování začalo být svobodnější. I tento fakt vedl k rozvoji dopravy a cestování. Právě období let 1989 až 1994 bylo pro české země nejtragičtější v oblasti dopravní nehodovosti. Tento fakt vyplývá z následujícího grafu, který znázorňuje počty usmrcených osob následkem dopravní nehody v období 1980 – 2013.

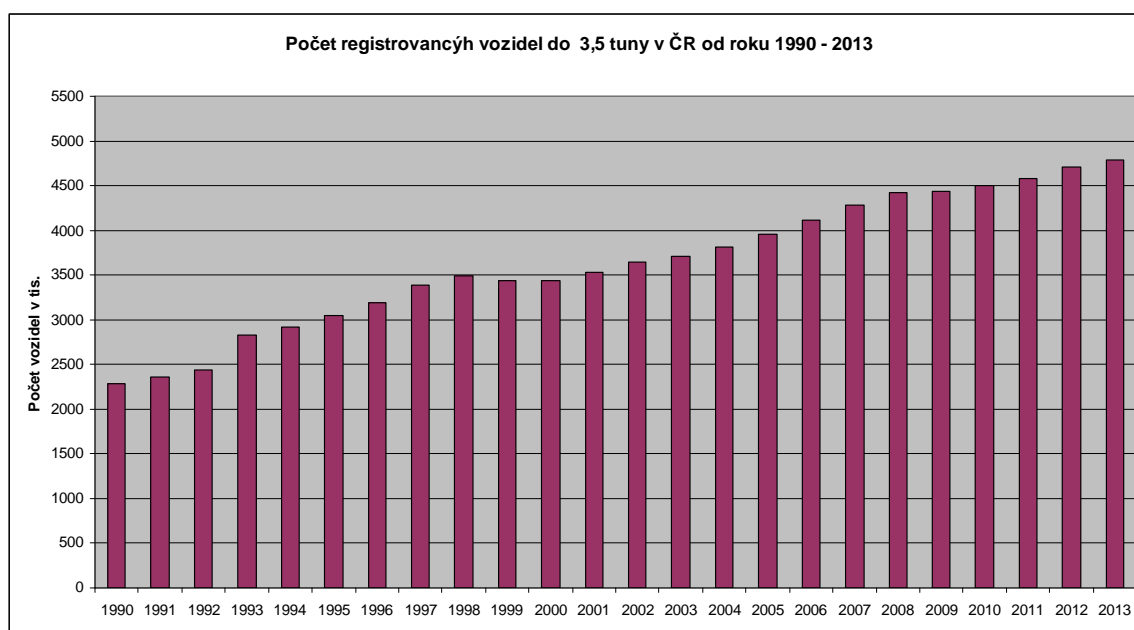


Zdroj: <http://www.autosap.cz/dalsi-informace/nehodovost-na-ceskych-silnicich/>

Výraznou změnou prošla především doprava vlivem rozvoje městské hromadné dopravy. Doprava se stala specifickým společenským prostředím a vyvstala výraznější role cestujícího. Změnila se práva a povinnosti a pravidla pro chování v dopravních prostředcích i mimo ně. Hromadná doprava aktivně reaguje na postupné zvyšování

obyvatel ve městech a má vést především ke snížení individuální dopravy ve městech. Toto odvětví prochází dalším vývojem i nyní, když se projevují snahy o propojení městské hromadné dopravy a dopravy regionální.

Zvyšuje se i počet nově registrovaných vozidel, což má za následek zvyšující se frekventovanost na silnicích a s tím stoupající nebezpečí. Počet vozidel je uváděn v tisících, což dokládá následující graf.



Zdroj: <http://www.autosap.cz/sfiles/a1-9.htm#1112>

Doprava, a její všechny možné podoby se spolupodílejí na charakteru společnosti dané doby a v historii se proměňují.

### 2.3.6. Dopravní bezpečnost v zahraniční

Stejně jako je každé zemi jiný vzdělávací systém, tak je i rozdílná dopravní výchova a přístup k ní. Stejného názoru je i Lucie Límová, protože sama uvádí následující fakta z jiných zemí. Rozdíly mohou nastat již v samotném základu. V některých zemích, jako je Lucembursko, Dánsko či Holandsko, má dopravní výchova samostatný předmět. Sousední Rakousko řeší dopravní výchovu tak, že ji považuje za úkol, který musí být realizován ve většině předmětů. Dlouholetou tradici má tato výchova i ve Švédsku, kde je tato oblast podporována i státními úřady již od roku 1936. Zde je součástí dopravní



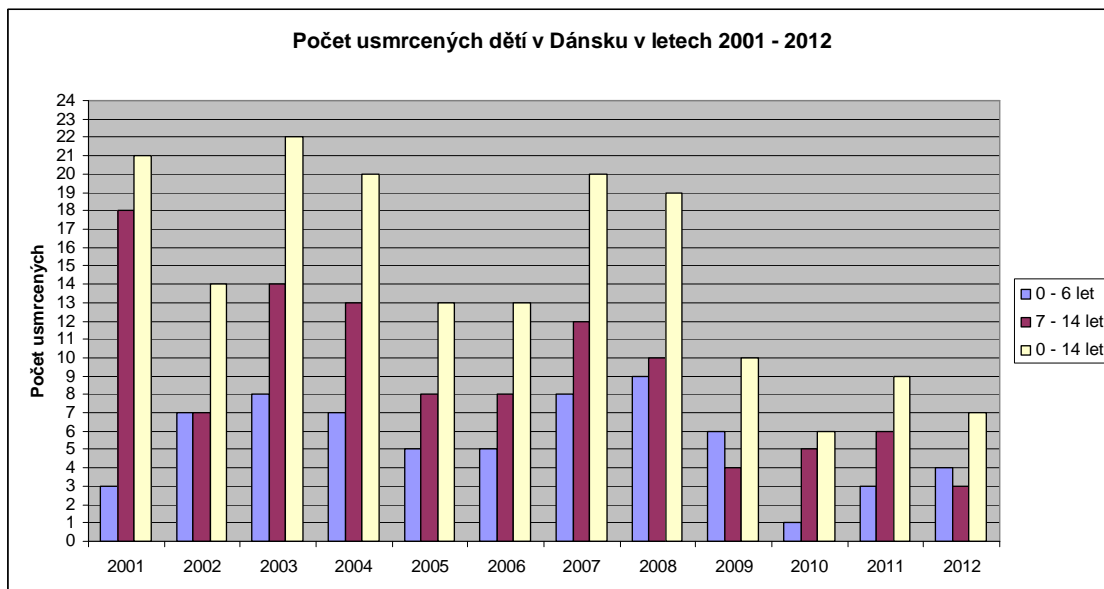
výchovy i 100 hodin teorie a 36 půldnů praktického výcviku. Ve Švédsku neopomíjejí ani výuku učitelů, kteří se na realizaci dopravní výchovy taktéž připravují.

Už ze samotného názvu je zřetelný rozdílný přístup k dopravní výchově. Zatímco u nás se jedná spíše o výchovu, v zahraničí se jedná především o bezpečnost. Místo dopravní výchovy používají termín dopravní bezpečnost (anglicky traffic safety).

A jak je to s bezpečností a s tím spojenou nehodovostí v těchto zemích? Napomáhá jim systematická dopravní výchova k optimálnímu stavu nehodovosti dětí? A jak jsou na tom ostatní země, které sice dopravní výchovu vyučují, ale nemají ji takto ukotvenou? Tato fakta můžeme snadno vyčíst, pakliže se podíváme na následující grafy.

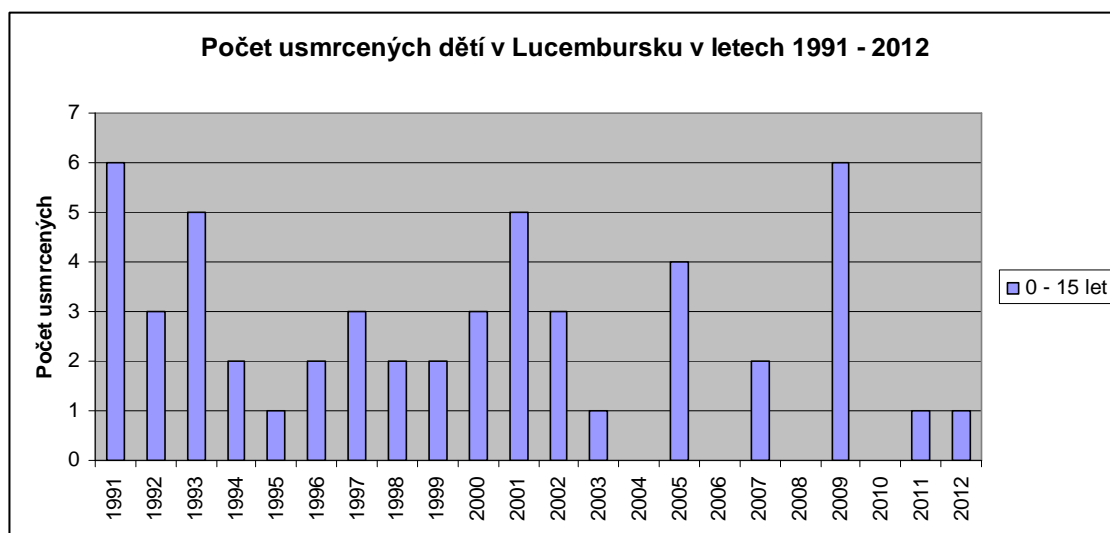
Ze zemí Evropské unie jsem pro srovnávací graf zvolila Dánsko, Lucembursko, Belgie, Slovensko, Německo a Velkou Británii. Tyto země jsem si vybrala, protože každá z nich má jiný přístup k dopravní výchově, rozdílnou dopravní infrastrukturu a rozlohu. Ale mají přibližně stejné rychlostní limity.

Nejdříve se podíváme na graf, který popisuje úmrtnost následkem dopravní nehody dětí do 14 let. Od roku 2001 do roku 2008 úmrtnost velice kolísala. V roce 2009 přišel veliký zlom, kdy úmrtnost dětí oproti roku 2008 klesla téměř o polovinu. Tento pozitivní stav vydržel podle grafu až do roku 2012 a věřím, že snižují úmrtnost dětí na silnicích, ale stále ještě nedosáhli optimálního stavu 0. Nejblíže tomu stavu byla skupina 0 – 6 let v roce 2010, kdy zemřelo pouze jedno dítě.



Zdroj: <http://www.statistikbanken.dk/>

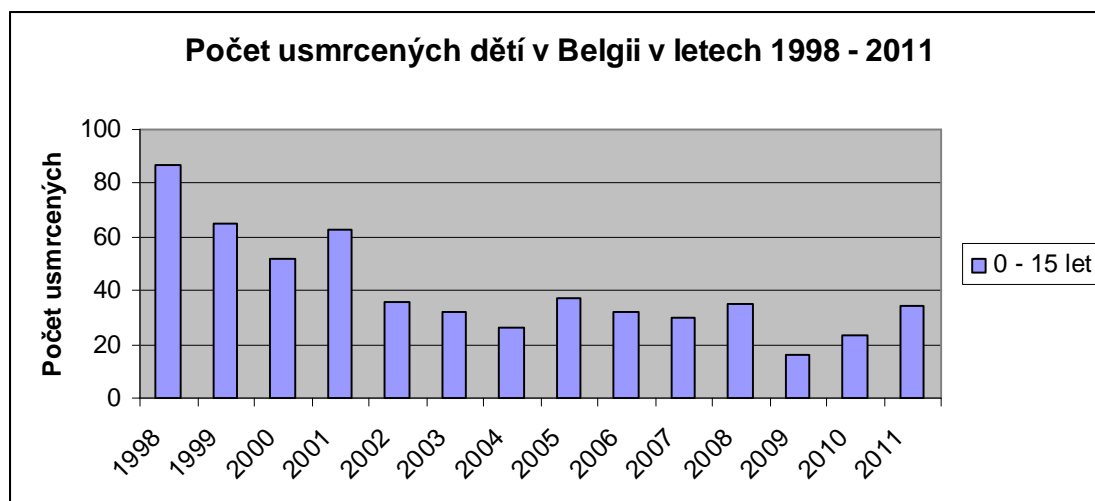
Statisticky pozoruhodně je na tom Lucembursko, kde je dopravní výchova samostatný předmět. V letech 2004, 2006, 2008 a 2010 v oblasti úmrtností dětí dosáhli optimální stavu . Důsledkem dopravní nehody nebylo usmrceno žádné dítě.



Zdroj:

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/historical\\_country\\_age\\_group.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/historical_country_age_group.pdf)

Z následujícího grafu můžeme odečíst, že v Belgii se situace mezi lety 1998 – 2001 vyvíjela kolísavě. Ač počet usmrcených dětí zpočátku klesal, tak v letech 2002 – 2011 nastal kolísavý vývoj.



Zdroj:

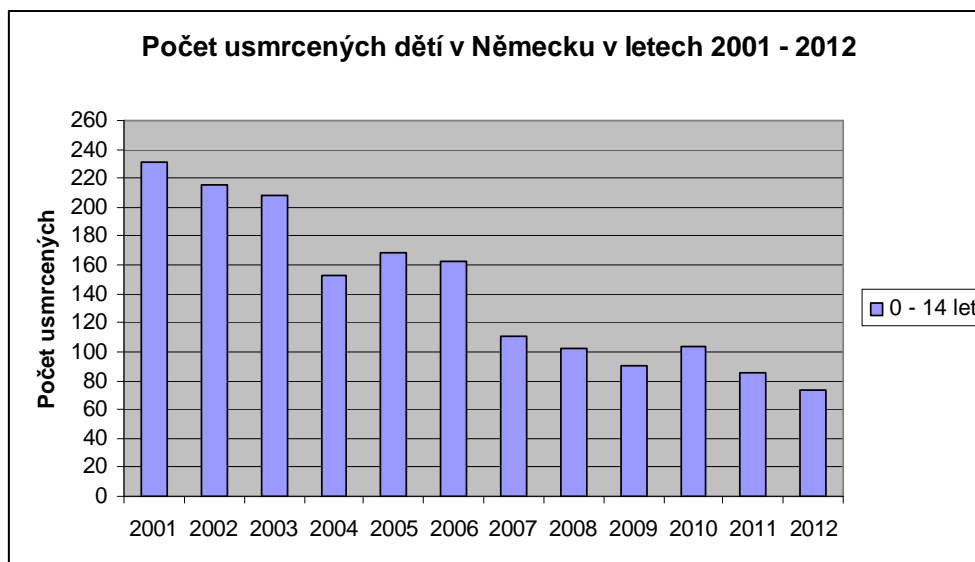
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/historical\\_country\\_age\\_group.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/historical_country_age_group.pdf)

Dále se pak můžeme podívat, jak je na tom statisticky Slovensko ve srovnání s Českou republikou. V tabulce jsou uvedeny absolutní hodnoty v obou zemích, následně přepočtené na 1 milion obyvatel a v poslední části relativní hodnoty vztažené k roku 1998. Z první části tabulky je jasné zřejmé, že Slovenská republika je na tom v počtu usmrcených dětí výrazně lépe, ale obě země v poslední době vykazují pozitivní vývoj, tedy snižují se zde počty usmrcených dětí.

| Usmrcené děti |           |           |       |                             |           |       |                            |           |       |
|---------------|-----------|-----------|-------|-----------------------------|-----------|-------|----------------------------|-----------|-------|
| Rok           | Absolutně |           |       | Přepočet na 1 mil. obyvatel |           |       | Relativně (vůči roku 1998) |           |       |
|               | Česko     | Slovensko | ČR-SR | Česko                       | Slovensko | ČR-SR | Česko                      | Slovensko | ČR-SR |
| 1998          | 32        | 31        | 1     | 3,1                         | 5,8       | -2,7  | 0%                         | 0%        | 0%    |
| 1999          | 42        | 36        | 6     | 4,1                         | 6,7       | -2,7  | 31%                        | 16%       | 15%   |
| 2000          | 47        | 31        | 16    | 4,5                         | 5,8       | -1,2  | 47%                        | 0%        | 47%   |
| 2001          | 33        | 32        | 1     | 3,2                         | 6,0       | -2,8  | 3%                         | 3%        | 0%    |
| 2002          | 44        | 30        | 14    | 4,3                         | 5,6       | -1,3  | 38%                        | -3%       | 41%   |
| 2003          | 36        | 19        | 17    | 3,5                         | 3,5       | 0,0   | 13%                        | -39%      | 51%   |
| 2004          | 27        | 31        | -4    | 2,6                         | 5,7       | -3,1  | -16%                       | 0%        | -16%  |
| 2005          | 39        | 18        | 21    | 3,8                         | 3,3       | 0,5   | 22%                        | -42%      | 64%   |
| 2006          | 30        | 11        | 19    | 2,9                         | 2,0       | 0,9   | -6%                        | -65%      | 58%   |
| 2007          | 24        | 25        | -1    | 2,4                         | 4,6       | -2,3  | -25%                       | -19%      | -6%   |
| 2008          | 17        | 23        | -6    | 1,7                         | 4,3       | -2,6  | -47%                       | -26%      | -21%  |
| 2009          | 14        | 9         | 5     | 1,4                         | 1,7       | -0,3  | -56%                       | -71%      | 15%   |
| 2010          | 17        | 13        | 4     | 1,7                         | 2,4       | -0,8  | -47%                       | -58%      | 11%   |
| 2011          | 12        | 6         | 6     | 1,2                         | 1,1       | 0,1   | -63%                       | -81%      | 18%   |
| 2012          | 14        | 5         | 9     | 1,4                         | 0,9       | 0,4   | -56%                       | -84%      | 28%   |
| 2013          | 8         | 5         | 3     | 0,8                         | 0,9       | -0,2  | -75%                       | -84%      | 9%    |
| Průměr        | 27        | 20        | 7     | 2,6                         | 3,8       | -1,1  | -16%                       | -37%      | 21%   |

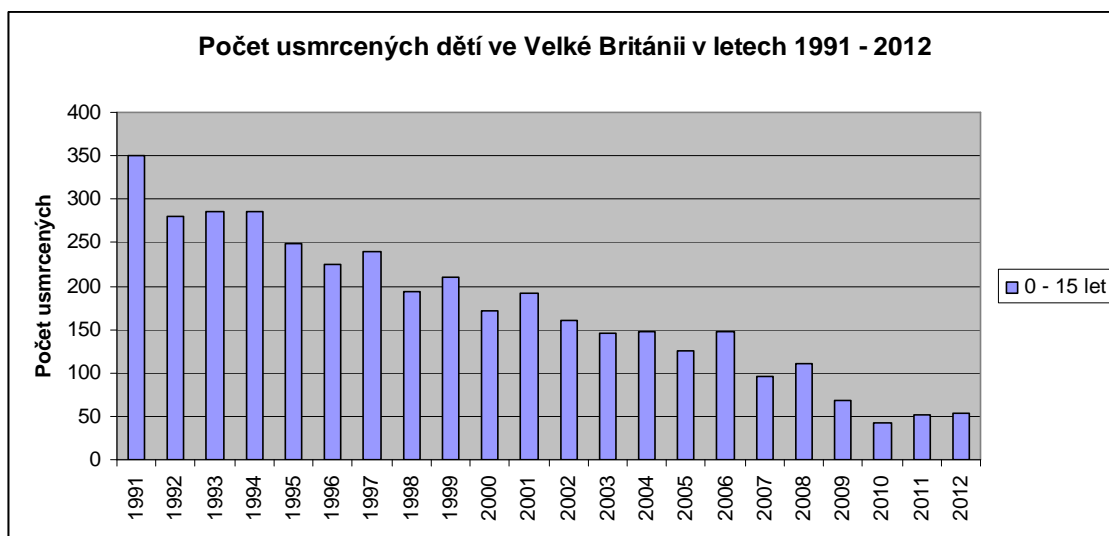
Zdroj: <http://www.becep.sk/statistiky/93/dopravna-nehodovost-1992-2013-sr-a-cz>

Německo je na tom značně hůře. Jejich statistické údaje vykazují poměrně vysoká čísla. A to jak ve srovnání s Dánskem, Lucemburskem, Slovenskem či Českou republikou. Důvodů může být několik. V zemi není žádný orgán odpovědný za realizaci dopravní výchovy a jsou uvedena pouze doporučení pro výuku dopravní výchovy a dalším důležitým faktorem je velmi rozsáhlá dopravní infrastruktura.



Zdroj: [http://www.adac.de/\\_mmm/pdf/statistik\\_3\\_1\\_kinder\\_z\\_43075.pdf](http://www.adac.de/_mmm/pdf/statistik_3_1_kinder_z_43075.pdf)

Obdobná situace je i ve Velké Británii, kde se úmrtnost následkem dopravní nehody pohybuje v řádech stovek. Přitom zde je dopravní výchova povinnou součástí vzdělávání. Dopravní výchovu ve Velké Británii podporují například tamní vládní i krajské úřady a Královská společnost pro prevenci nehod. Zároveň je krajem zřízen komisař, který školám pomáhá v realizaci dopravní výchovy na škole.

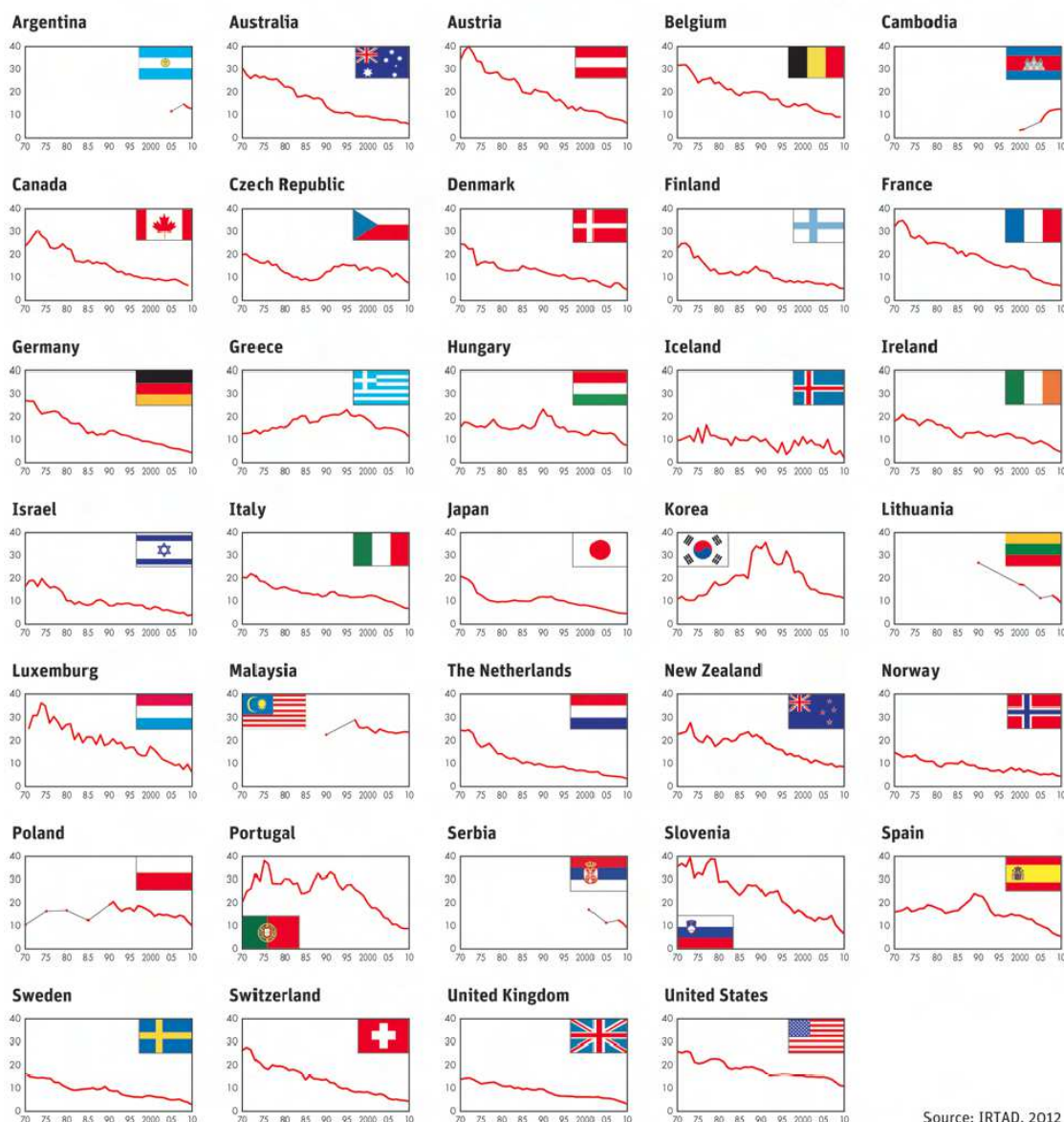


Zdroj:

[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/statistics/historical\\_country\\_age\\_group.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/historical_country_age_group.pdf)

Poslední graf znázorňuje vývoj úmrtnosti následkem dopravní nehody od roku 1970. Jedná se o usmrcené osoby všech věkových kategorií. V jednotlivých grafech můžeme vysledovat ve většině případů pozitivní vývoj v úmrtnosti. Osa x znázorňuje počet usmrcených osob a osa y jednotlivé roky.

## Traffic deaths per 100 000 population since 1970



Source: IRTAD, 2012

Zdroj: [www.irdat.net](http://www.irdat.net)

Z výše uvedených statistik vyplývá, že počet usmrčených dětí i dospělých v posledních letech klesá. A to ve většině států. Důvodem je vývoj technologií v automobilovém průmyslu, zvyšování kvality zádržných systémů, zvyšování osvěty v oblasti bezpečnosti v dopravě, dopravní výchova a tak dále. Důležité je, že státy,

světové organizace neustále podporují projekty, rozvoj a vypisují granty, aby se i nadále věnovala pozornost této oblasti.

Jak ale Lucembursko a Dánsko dosáhli tak nízkých hodnot úmrtnosti? A proč v Německu a Velké Británii jsou počty usmrcených dětí v řádech stovek? Pakliže se podíváme na tyto 4 země, tak Německo a Velká Británie jsou velice vyspělé velmoci, ale jsou na tom podstatně hůře nežli zmíněné Lucembursko a Dánsko. Důvodů může být několik. Úmrtnost může být ovlivněna dopravní infrastrukturou a jejím rozsahem, dále důležitým faktorem mohou být dopravní předpisy dané zemi a četností bezpečnostních prvků, jako jsou retardéry, semaforey, silnice v obytných oblastech. Dále záleží na kvalitě a bezpečnosti aut a nebo také na kvalitě a pojetí dopravní výchovy. A právě v případě Dánska a Lucemburska si myslím, že takto dobrých výsledků dosahují právě kvalitní přípravou žáků na dopravní prostředí. V těchto zemích se dopravní výchova realizuje v rámci samostatného předmětu. A to jasným příkladem toho, že pakliže bude dopravní výchova kvalitně vyučována a získá potřebnou časovou dotaci, tak můžeme snížit počty usmrcených dětí.

### **2.3.7. Realizace dopravní výchovy**

Je nezbytné si uvědomit, že dítě se stává účastníkem dopravního provozu velice brzy. Když ho poprvé vedeme za ruku po chodníku, přes silnici, vezeme ho v autě nebo s ním jedeme hromadnou dopravou. Už tehdy na něj můžeme pozitivně působit a do jisté míry realizovat dopravní výchovu. To naznačuje, že prvním článkem dopravní výchovy je rodič.

V raném věku dítěte má rodina největší vliv na formování návyků, postojů a norem. Proto je důležité nepodcenit dopravní výchovu. Dítě se od rodičů nejčastěji učí sociálnímu učení nápodobou či pozorováním. Právě z těchto důvodů by rodiče měli být svým dětem dobrým příkladem. A to především v dodržování silničních předpisů, správným chováním na pozemích komunikacích, měli by dětem vymezovat bezpečná místa pro hru a seznamovat je se základními informacemi a předávat znalosti z oblasti dopravy atp.

Na rodinu by měla navázat mateřská škola, která je již součástí vzdělávací soustavy České republiky. V mateřské škole by si dítě mělo dále osvojovat a prohlubovat již získané znalosti a dovednosti z rodiny. Mateřská škola má oproti rodině tu výhodu, že zde děti získávají zkušenosti sociálního styku. To je velice důležité, protože dopravní výchova v předškolním věku je realizována prostřednictvím hry.

### **2.3.7.1. Realizace dopravní výchovy na 1. stupni základní školy**

Důležité otázky, které jsou úzce spjaty se samotnou realizací výuky dopravní výchovy na 1. stupni základní školy jsou: Co učit a jak učit dopravní výchovu?

Stěžejním problémem výuky této výchovy je absence aktuální ucelené literatury, která by se zabývala komplexně dopravní výchovou na prvním stupni základní školy. Jediná celistvá metodická příručka, která je v současné době k dispozici, je Didaktika dopravní výchovy na prvním stupni základní školy z roku 1983. Přestože je obsah směřován na socialistickou společnost, některá fakta jsou platná i v současnosti. Existuje i několik dalších publikací, které se týkají výuky dopravní výchovy, ale celkově současné literatury zabývající se touto problematikou není mnoho. Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy sice vydalo několik dokumentů, jež se týkají obsahu, forem a metod práce, literatury a pomůcek, ale nejedná se kompaktní soubor. Proto je výuka této výchovy ponechána v kompetencích učitele a kvalita výuky je závislá na jeho přístupu. Toto potvrzuje i Tomek slovy: „*metodické doporučení existují, učebnice i osnovy také. Jenže rozdíl mezi formálním zapsáním tématu do třídní knihy a skutečným vzděláváním s trvalými výsledky je příliš často závislý na jednotlivých vyučujících.*“ (in Stojan, 2007, str. 3)

„*Dopravní výchova dětí je oborem, který si v základním školství těžko může vybojovat samostatný předmět. O to více je zapotřebí, aby ve všech základních školských dokumentech bylo jasně stanoveno, co vlastně musí škola pro dopravní výchovu dětí udělat.*“ (Límová, 2006, str. 21). S tímto tvrzením souhlasí i Stojan, který tvrdí, že zatím nemůžeme příliš mluvit o tom, že by kvalita dopravní výchovy byla zaručena systémem. Tato tvrzení jsou však v současné době již zastaralá, protože v Rámcovém vzdělávacím programu vydaným Ministerstvem školství mládeže a tělovýchovy, který je platný od 1. 9. 2013, už je zahrnuta dopravní výchova jako součást



platného školského dokumentu, zavazující všechny základní školy v ČR, aby do svých školních vzdělávacích programů vkomponovaly dopravní výchovu.

Významný podíl na konkrétní realizaci výuky má vždy učitel, který by měl zohledňovat individualitu žáků a specifické požadavky na DP, které se odvíjejí od situování té které školy a z toho vyplývajících potřeb žáků. Jiné potřeby mají žáci vesnické školy a jiné potřeby žáci sídlištní školy nebo školy v centru Prahy.

### **2.3.7.2. Pomůcky při realizaci**

Absence pedagogické literatury, která by se zabývala didaktikou nebo metodikou dopravní výchovy nemusí nutně znamenat, že na trhu nejsou žádné jiné materiály, které by se daly využít při realizaci dopravní výchovy. Tyto materiály k dispozici jsou, je však na učiteli, aby se v nich zorientoval. Sám pedagog si musí zvolit metody a formy práce, které chce v rámci výuky dopravní výchovy využít a zároveň si musí i dohledat, připravit a zhodnotit materiály, které chce ve výuce využít. I z tohoto důvodu je zde prostor pro osobní přístup učitele. Můžeme si hodinu koncipovat tak, jak je nám to vlastní a jak se nám i dětem pracuje nejlépe.

V současné době je na trhu dostupná velká řada zajímavých materiálů, které by mohly být využity pro výuku dopravní výchovy. V následujících kapitolách je výběr toho, co je možné využít.

#### **2.3.7.2.1. Učebnice a pracovní sešity**

Na českém trhu můžeme najít několik učebnic, pracovních sešitů a dalších listinných pomůcek, které můžeme využít pro výuku dopravní výchovy na 1. stupni základní školy.

V rámci společnosti BESIP vyšla celá ucelená řada učebnic pro 1. – 5. ročník základní školy. Jedná se o učebnice „Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ“, „Dopravní výchova Chodec pro 3. ročník ZŠ“, „Dopravní výchova Cyklista pro 4. ročník ZŠ“, „Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ“. Kromě učebnic BESIP nabízí i

Příručku pro pedagogy „*Dopravní výchova*“. Vše je možné objednat nebo stáhnout na webových stránkách [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz).

Nakladatelství Fragment v oblasti dopravní výchovy nabízí publikaci „*Dopravní výchova pro 1. – 2. třídu*“, která obsahuje pexeso s dopravní tematikou. Dále nabízí „*Dopravní výchovu pro 3. – 4. ročník*“, jejíž součástí jsou samolepky s dopravními značkami, „*Dávej pozor na auta (1. a 2. třída)*“, „*Dávej pozor na přechodu (3. a 4. třída)*“.

Z dílny nakladatelství FORTUNA můžeme využít publikace „*Dopravní výchova I. díl Chodec – Pro 2. a 3. ročník ZŠ*“ od autorů Josefa Votruby a Michaela Kociána a dále publikace „*Dopravní výchova II. díl – Cyklista*“.

„*Šimonovy pracovní listy 12 Dopravní výchova*“, jejichž autory jsou Jan Smolík, Klára Smolíková a Andrea Koblasová z nakladatelství PORTÁL, je dalším zajímavým dílem s tématem dopravy. Téma je zpracováno hravou formou. Publikaci provází nerozvážný zajíc a pomocí různých úkolů, aktivit a výrobků poznává pravidla dopravy. Tato publikace je spíše pro 1. – 2. třídu.

Zajímavý projekt s pracovními listy vznikl i v souvislosti s [www.kralostvi-zeleznice.cz](http://www.kralostvi-zeleznice.cz), kde pod záštitou MŠMT vznikla i tematická prohlídka zaměřená na bezpečnost dětí v oblasti železniční dopravy. Pracovní listy, které jsou ke stažení na výše uvedených webových stránkách, jsou pro 2. – 4. ročník. Pracovní list je bohužel tvořen spíše uzavřenými otázkami s předem danými odpověďmi.

Tento seznam učebnic a pracovních listů jistě není konečný. Výběr však poukazuje na skutečnost, že pro každý ročník lze využít učebnici, která by byla pomocným materiálem pro učitele. Já osobně v dopravní výchově neupřednostňuji práci s učebnicemi, protože žákům nemohou poskytnout bezprostřední zkušenost a konkrétní situaci. Učebnice možná nevyhovuje ani samotným žákům. Obecně neradi čtou a učebnice mají na vše ostatní. Spíše chtějí něco prožít, zažít a ne jen o tom číst.

Domnívám se, že stále chybí učebnice, která by pro děti byla graficky poutavá, nabízela pestré škálu aktivit a zahrnovala by i možnosti osobní zkušenosti. Učebnice,

která by žáky pobízela k pohybu venku a zároveň by jim zprostředkovala návod, jak se bezpečně pohybovat.

V rámci komunikace s paní magistrou Juditou Stuchlíkovou z Ministerstva dopravy ČR organizace BESIP (příloha č. 19) jsem zjistila, že většina učebnic dopravní výchovy nemá potřebnou doložku Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy, ale i přesto jejich obsahy jsou v souladu s aktuálním Rámcovým vzdělávacím programem a zákonem 361 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Právě i z tohoto důvodu by bylo dobré, kdyby vznikla nová učebnice, která by obsahovala doložku Ministerstva školství mládeže a tělovýchovy a odpovídala by současným školským dokumentům a předpisům.

#### **2.3.7.2.2. Knihy**

Jestliže chceme ve výuce využít další textové zdroje, tak se nám nabízejí právě knihy, zaměřené na dopravní tematiku.

Kniha od německého autora Petera Nieländera *„Pozor, svítí červená!“* z nakladatelství Albatros je sice obrázková a určena pro nejmenší, ale domnívám se, že v 1. ročníku by se snadno dala využít k předčítání. Kniha *„Andílek Kryštůfek“*, jejíž autory jsou Bärbel Spathelf a Susanne Szesny, vyšla v nakladatelství Rank. Pohádka provází děti silniční dopravou a napomáhá jim vyhnout se nebezpečí. Zajímavou knihou je i *„Malý řidič – Učím se dopravní značky“*, která se po rozložení stává i deskovou hrou a je již určena pro čtenáře.

Krásně ilustrované knihy *„Pohádky o dopravních značkách“* (příloha č. 15) a *„Nové pohádky o dopravních značkách“* Petra Stoličného z nakladatelství Fortuna Junior se také zabývají dopravními situacemi. Kniha obsahuje celkem 20 pohádek a každá z nich je zaměřená na dopravní značku a situaci, která je řešena. Takže se děti seznamují současně s předpisem a nebezpečnou situací a bezpečným řešením. Kniha je zakončena testem, který je tematicky zaměřen na předešlé pohádky.

A proč využívat knihy s dopravní tematikou ve výuce? V rámci literární výchovy můžeme snadno pracovat s jednotlivými příběhy, s jejich obsahy a zaměřit se můžeme i

na práci s textem. Využít může například metodu řízeného čtení, předvídání, i dokončování textu atd. Takováto práce s literárním textem je pro žáky zajímavá a přináší jim poznatky, které mohou využít v životě.

### **2.3.7.2.3. Interaktivní tabule**

Pokud ve třídě či ve škole máte k dispozici interaktivní tabuli, můžete si sami vytvořit učební materiál k tématu dopravní výchovy a to pomocí počítačových programů, jako je například SMART Notebook, ActiveInspire, atp. Pokud ale tyto programy neovládáte natolik, abyste si přípravu či program vytvořili sami, existuje několik portálů, kde učitelé své materiály neboli DUMy (digitální učební materiály) již sdílí a jsou volně přístupné.

Mezi takovéto portály patří například [www.veskole.cz](http://www.veskole.cz), [www.dumy.cz](http://www.dumy.cz), [www.dum.rvp.cz](http://www.dum.rvp.cz). Nevýhodou těchto zdrojů je, že není zaručena kvalita materiálů, proto je velice důležité, než některý z těchto materiálů použijete, zkontrolovat, zdali jsou použitelné na vaše účely.

Zajímavý je i výukový program Dopravní výchova přímo pro interaktivní tabule, který je volně přístupný na [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz).

Nezisková organizace Záchranný kruh nabízí animovaný multimediální kurz, jehož součástí jsou oblasti chodníků, silnice, jízda na kole, skateboardu a kolečkových bruslích, dopravní značky a dokonce i cestování vlakem a problematika železničních přejezdů. Vše je volně dostupné pro zdarma registrované na adrese <http://www.zachranny-kruh.cz/pro-skoly/interaktivni-vzdelavaci-kurzy/dopravni-vychova.html>.

Interaktivní tabule je nestandardní pomůcka, kterou bohužel nemůže využít každý. Výhod má ale několik. Především je to aktivní prvek, který reaguje na rozhodnutí žáka a je možnost ho ovládat. Žáci mají v aplikacích možnost návratu a opakovat řešení, mají možnost vidět situaci, vidí pohybovat se jednotlivé objekty a mají možnost na ně reagovat. Podstatná je především bezprostřední zpětná vazba jejich rozhodnutí. Sama tuto pomůcku využívám a u žáků je z jejich reakcí vidět, že pro ně je tato pomůcka velice atraktivní.

#### **2.3.7.2.4. Internetové zdroje**

Společnost Škoda auto na svém webu [www.skodahrou.cz](http://www.skodahrou.cz) spustila interaktivní vzdělávací hry vztahující se k bezpečnosti provozu. Na těchto stránkách se děti mohou hravou formou naučit pravidlům bezpečnosti. Program je i audiovizuální, takže není třeba, aby žáci uměli číst. Hra má několik témat a můžeme si zvolit, jakému se právě chceme věnovat. Program nabízí i metodickou podporu učitelům, v podobě zásobníku nápadů k daným tématům. (příloha č. 5). Právě tímto portálem Škoda Auto reagovala na světový trend automobilových koncernů a firem vytvářet právě takovéto aplikace pro děti, které by se věnovaly dopravní bezpečnosti. Příkladem je třeba program od koncernu Volkswagen „*Child road safety*“.

BESIP v roce 2011 spustil webovou stránku [www.mamezelenou.cz](http://www.mamezelenou.cz), kde je pro děti připraveno několik aktivit zaměřených na bezpečnost v dopravě. Na stránkách [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz) naleznete i videomateriál spojený s výukou dopravní výchovy na prvním stupni. Vše je volně přístupné.

V České republice internetové portály vznikají pod záštitou soukromých sektorů, ministerstev, jako v případě organizace BESIP, nebo za podpory krajů či grantů z evropských zdrojů. A to především z důvodu finanční náročnosti tvorby takovýchto webových stránek.

#### **2.3.7.2.5. Dopravní hřiště**

Výcvik na dopravním hřišti by měl být samozřejmou součástí dopravní výchovy a to nejen ve 4. ročníku v rámci výcviku cyklisty. Dopravní hřiště je specifická, ohraničená plocha určená k dopravní výchově. Na dopravním hřišti by měla být zmenšená vzorová struktura silnic, přechodů a chodníků včetně dopravních značek a světelné signalizace. Mělo by se jednat o bezpečné místo, kde žáci mohou prakticky modelovat dopravní situace a mělo by co nejvěrněji kopírovat skutečnou dopravu.

Využití dopravního hřiště s sebou nese řadu výhod. Nejpodstatnější je fakt, že zde můžeme nacvičovat všechny prvky silničního provozu bez rizika a nebezpečí skutečného silničního provozu. Na dopravním hřišti můžeme simulovat nehodu či jinou

rizikovou situaci a zabývat se jejím řešením. Na dopravních hřištích často bývají i školení instruktoři, kteří se žákům odborně věnují.

Dopravní hřiště ale často nebývají součástí školního areálu, takže je nutné vyřešit otázku transferu žáků. Hřiště často bývají poměrně daleko, tak vznikají náklady právě na přepravu. Zvláště za hezkého počasí bývají hřiště často vytížená, proto je nutné se dopředu objednat. Ne na každém dopravním hřišti je k dispozici obsluha, proto je důležité, aby si sám učitel připravil aktivity na dopravní hřiště a dohlížel na bezpečnost, což je velká zodpovědnost.

Ale proč dopravní hřiště nejsou součástí základních škol, když je jejich povinností dopravní výchovu vyučovat? Důvodem je finanční náročnost výstavby a provozu samotného hřiště. Proto většina dopravních hřišť je zřizována kraji, městy, Policií ČR, záchrannými složkami, soukromými subjekty a jen nepatrné množství zřizují školská zařízení, jako jsou školy, školky a domovy mládeže.

Dopravnímu hřišti se více věnuje organizace BESIP, která na svých stránkách uveřejnila i tematický plán dopravní výchovy pro dopravní hřiště, který mohou učitelé využít. Zde naleznete i seznam a mapu dopravních hřišť (příloha č. 14) s kontakty a otvírací dobou.

#### **2.3.7.2.6. Další pomůcky**

Ve výuce dopravní výchovy máme k dispozici i další různorodé materiály. Například hudební CD skupiny Maxim Turbulenc s názvem „*Dopravní zpívánky*“ a CD „*Tematický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*“, oboje vytvořeno v rámci projektu dopravní výchovy BESIP (příloha č. 6 a 7). V prodeji je i pexeso či pexetrio s dopravními značkami.

Společnost BESIP na svých stránkách dále nabízí ke stažení pexeso, kvarteto či hru s křížovatkami. Zajímavou deskovou hru nabízí organizace Záchranný kruh na svých internetových stránkách. Jedná se o sadu 5 didaktických her zaměřených na dopravní výchovu. Bohužel náklady na její pořízení jsou poměrně vysoké. K 25. 5. 2014 je cena této hry 3081 Kč (příloha č. 13).

Další hry, které lze v dopravní výchově využít, jsou aplikace pro tablety a chytré telefony s operačním systémem Android nebo iOS. Jedná se například o hry „*Dopravní výchova pro děti FREE*“ a „*Nauč se dopravní značky [PMQ]*“. Tyto uvedené aplikace jsou dostupné zdarma a jsou česky.

V rámci hodin dopravní výchovy je možné si s Policií ČR sjednat návštěvu s výukovou přednáškou.

Liberecký kraj například financuje tzv. „*Dny s dopravní výchovou*“. Jedná se o zážitkový program, který je realizován ve spolupráci s Červeným křížem a Policií ČR.

V neposlední řadě se můžeme zapojit i do nejrůznějších soutěží, podporující bezpečnost v dopravě, např. „*Soutěž mladého cyklisty*“.

Můžeme také využít koberce s dopravní tematikou. Na těchto kobercích můžeme modelovat a názorně ukázat a vyzkoušet situace a aktivně pracovat s dopravními předpisy. Tyto koberce jsou dostání v několika provedeních, např. Město, Město s letištěm, Město a farma, Město u moře, atp. K 17. 5. 2014 můžeme tyto koberce zakoupit v internetových obchodech ([www.ivesna.cz](http://www.ivesna.cz), [www.vseprohobby.cz](http://www.vseprohobby.cz), <http://www.eurokosik.cz>) i v kamenných prodejnách např. Vesna, Breno, Ikea (příloha č. 8).

Možnost je i realizovat dopravní výchovu v rámci vycházek. Můžeme pozorovat dopravní prostředí a chování účastníků silničního provozu. Dále můžeme realizovat některé prvky bezpečnosti a zkusit je v praxi (přechod silnice, chůze po chodníku, jízdu na kole, atd.).

K dispozici často míváme i reklamní a propagační materiály, které často do škol přicházejí od Policie, obce, města, firem či kraje. Jsou to například reflexní pásy, přívěsky, vestičky, brožury, omalovánky a další materiály.

Všechny tyto výše uvedené pomůcky jsou vhodné spíše pro práci v družině, školním či dětském klubu nebo je můžeme využít v mimoškolních či volnočasových aktivitách. Výhodou těchto dalších pomůcek je právě jejich pestrost. Každé dítě si může vybrat materiál, který je pro něj přitažlivý, rádo si s ním hraje, a tím je pak učení

efektivnější. Toto jistě není kompletní výčet všech možných dalších pomůcek s dopravní tematikou. Osobně některé z těchto pomůcek vlastním a jsem s nimi spokojená a ráda je využívám ve svých volných chvílích.

#### **2.3.7.2.7. Zahraniční zdroje**

Chceme-li dopravní výchovu propojit s cizím jazykem, tak máme k dispozici několik zahraničních portálů, které nabízejí cizojazyčné příručky, učebnice nebo interaktivní hry. Zde naleznete ukázkový výběr zahraničních zdrojů s dopravní tematikou. Jistě lze najít ještě mnohé další, které jsou využitelné pro výuku dopravní výchovy. Pakliže bude učitel chtít využít i jiné cizojazyčné zdroje, může je snadno vyhledat na internetu pomocí klíčových slov jako například: dopravní výchova, dopravní bezpečnost. Tato slova můžeme zadat i v kombinaci se slovy: výuka, pracovní listy, lekce a je možno tak obsáhnout většího množství materiálů.

Anglický web <http://think.direct.gov.uk/>, který vznikl jako součást kampaně Ministerstva dopravy Velké Británie, poskytuje zajímavou publikaci pro mimoškolní aktivity (příloha č. 4), která je velice hezky zpracovaná. Publikace nabízí různorodé aktivity spojené s dopravní tematikou pro všechny věkové kategorie dětí. Nalezneme zde dramatizaci, kreslení, dialog, hry písničky i říkanky. Dále nabízí hry, které se věnují dopravní tematice. I přesto, že jsou aktivity v angličtině, tak vzhledem k tomu, že jsou určené pro děti, jsou velice intuitivní, proto mohou sloužit i dětem, které s angličtinou začínají.

Dostupná je i anglická aplikace pro Android s názvem „*Děti Dopravní prostředky*“. Aplikace je dostupná zdarma a uživatel se seznamuje s dopravními prostředky. Atraktivní je i hra „*Traffic Crossing*“, kde má uživatel za úkol převést chodce přes přechod v hustém provozu. I tato aplikace je v anglickém jazyce a je volně dostupná.

Australské webové stránky Odboru školství a rozvoj v raném dětství nabízí několik brožur v anglickém jazyce, které mají různou úroveň. Materiály jsou dostupné na <http://www.education.vic.gov.au/>. Zajímavostí je, že celou brožurou provází testovací figurína. V publikaci jsou aktivity zaměřené na psaní, dialog, demonstraci či kresbu (příloha č. 8).



V němčině je dostupný graficky poutavý a intuitivní kvíz, který žáky provede dopravní tematikou. Kvíz naleznete na stránkách <http://www.kidstation.de/schulonga>. Tyto stránky jsou financovány sítí čerpacích stanic Aral. Na webovém portále, zřizovaným německým městem Cáchy, [www.fahrrad-in-aachen.de/](http://www.fahrrad-in-aachen.de/) jsou aktivity nejen pro jízdu na kole rozděleny podle věkových kategorií.

Dánové mají také zajímavé internetové stránky [www.sikkertrafik.dk](http://www.sikkertrafik.dk), které jsou plné aktivních programů zaměřených na přechod silnice, pohyb na kole, světelnou signalizaci nebo předpisy.

Tyto zahraniční zdroje můžeme využít i jako inspiraci v oblasti aktivit, příběhů a pomůcek do výuky dopravní výchovy v českém jazyce.

Pokusím se nyní zhodnotit všechny pomůcky. Učebnice a pracovní listy mají tu výhodu, že se postupem času nemění, jsou neustále k dispozici a je možné s nimi dle potřeb pracovat a kopírovat je. Učebnice však neumožňuje takovou míru interaktivity a často i atraktivnosti jako elektronická média.

Knihy snadno propojí dopravní a literární výchovu a každé dítě si může vybrat knihu, která je pro něj atraktivní, pokud je vybírána v rámci rodiny. Pakliže se jedná o školní prostředí, tak výběr je ve většině případech na učiteli. Naproti tomu stojí náklady na pořízení knihy.

Co se týče interaktivní tabule a internetových zdrojů, tak jejich výhoda je v míře zapojení žáka do práce. Hry a prezentace vyžadují po žákovi aktivitu a činnost a často bývají hezky graficky zpracované. Nespornou nevýhodou je jistá pomíjivost, která vychází z nutnosti financování projektu či webových stránek nebo pouze ukončení z důvodu neatraktivnosti ze strany zřizovatele. Dalším rizikem je vypršení domény nebo změny v oblasti technického zajištění (zastaralé programy, aktualizace).

Dopravní hřiště je specifické prostředí, které navozuje atmosféru dopravního prostředí. Žák se zde může bezpečně pohybovat a prakticky aplikovat znalosti a dovednosti. Hřiště ale často bývají hodně vzdálené od školy a je tak nutné počítat s časem a riziky spojenými s transportem.

Co se týče dalších pomůcek, tak jejich pozitivem a zároveň i negativem je jejich neustálá změna. Mění se nabídka kompaktních disků, her, pomůcek, předmětů, přednášek Policie ČR, soutěží a tak dále, které souvisejí s dopravní výchovou, bezpečností nebo ochranou zdraví.

Před použitím každé pomůcky je důležité, aby učitel ověřil vhodnost a funkčnost vybraného materiálu.

Jak je zřejmé, tak pro výuku dopravní výchovy máme možnost využít různé pomůcky a zdroje informací, které mohou zpestřit samotnou výuku a zvláště pak dopravní výchovu. Původně jsem se domnívala, že právě takovýchto pomůcek není moc k dispozici, ale po menším průzkumu trhu, internetu a různých informací musím uznat, že pro téměř každý vzdělávací obsah dopravní výchovy je možné využít nějakou pomůcku. Tato nabídka prochází neustálou změnou, proto je možné, že za několik let bude nabídka jiná.

## **2.4. Shrnutí**

Z předchozích kapitol můžeme na základě popsané teorie, která se opírá o odbornou literaturu, dojít k závěru, že dopravní výchova je specifickou výchovně – vzdělávací oblastí, která se dotýká každého jedince a tím pádem i celé společnosti.

Dopravní výchova není pouze o značkách, přechodech či předpisech a tak podobně, jak se možná většina laiků domnívá. Její značný význam je především v oblasti socializace, výchově k odpovědnému občanství a to nejen v oblasti respektování hodnot, norem a postojů, které jsou pro danou společnost platné, ale v oblasti odpovědnosti k životnímu prostředí, rozvoje společnosti a do jisté míry je také politickou otázkou. Pakliže se zaměříme na nehodovost, úrazovost nebo dokonce úmrtnost spojené s dopravou, tak nemůžeme pominout dopravní výchovu, která slouží jako jedna z možných prevencí a dokáže pozitivně ovlivňovat situace v dopravním provozu. Hlavním předmět této výchovy je termín bezpečnost. Tím je na mysli bezpečnost dětí, dospělých, ale i chodců, cyklistů, řidičů, spolujezdců i cestujících v hromadných prostředcích nebo i pohybujících se po eskalátorech, letištích a tak dále. Ve všech těchto rolích, situacích a místech se můžeme setkat s nebezpečnou rizikovou

situací a dopravní výchova by nás měla připravit, abychom byli schopní správně reagovat.

Problémem dopravní výchovy bylo, že výuka takto důležitého předmětu nebyla povinná. Zvrat přišel až se změnou Rámcového vzdělávacího programu v roce 2013, kdy tento dokument uložil povinnost školám tuto výchovu vyučovat. Dopravní výchova není sice samostatný vzdělávací předmět, ale je implementován do ostatních vzdělávacích oblastí a pracuje se všemi průřezovými tématy. Tím měla být tato výchova vyřešena. Problém ale nastal jinde. Učitelé nemají k dispozici žádnou ucelenou aktuální literaturu, která by jim pomohla při realizaci dopravní výchovy. Existují učebnice z různých nakladatelství, od organizací, ale chybí komplexní metodika či didaktika k dopravní výchově, která by odpovídala současným požadavkům a standardům školství.

Co však pedagogové mohou využít, je široká škála pomůcek, které se vztahují k dopravní výchově. Jedná se o učebnice, pracovní listy, knihy, interaktivní soubory, hry, soutěže, dopravní hřiště, přednášky, atd. a to nejen v českém jazyce. Každý učitel si může vybrat nástroj, se kterým se bude dobře pracovat jemu a jeho žákům a bude vyhovovat potřebám konkrétní třídy.

Z výše zmíněného můžeme vyhodnotit, že je správným krokem, když se dopravní výchova a tolik důležitá bezpečnost roce 2013 dostala do obsahu základních škol. Přestože učitelé nemají k dispozici kvalitní pedagogickou literaturu, na trhu jsou atraktivní a různorodé nabídky pomůcek pro její kvalitní výuku.

### **3. Empirická část**

#### **3.1. Cíl**

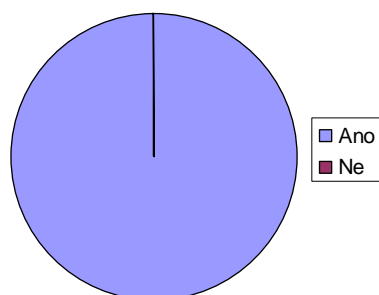
Cílem empirické části bylo zjistit, zdali se dá vytvořit základní jednohodinový model vyučovací jednotky dopravní výchovy, který by mohl použít kterýkoli učitel v České republice bez ohledu na to, na jaké základní škole a v jak velkém městě se škola nachází.

Původně jsem zamýšlela, že vytvořím projekt pro každý ročník, ale po nástupu do praxe a při rozhovorech s kolegy jsem od této myšlenky upustila. Důvodů bylo několik. Mezi hlavní ale patřila časová náročnost pro realizaci projektu. Obsah vzdělávání je vzhledem k hodinovým dotacím bohužel podle některých pedagogů mnohdy předimenzovaný, a věnovat dopravní výchově například 2 – 3 hodiny se kolegům zdálo neúnosné.

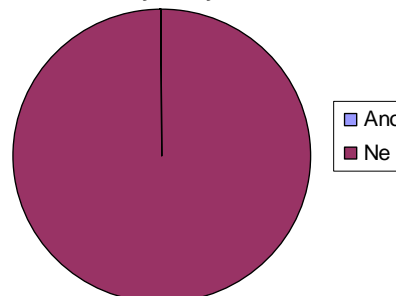
#### **3.2. Koncepce empirické části**

Jak je patrné z teoretické části této práce, tak v současné době nemohou pedagogové využít žádnou ucelenou literaturu, která by se zabývala výukou dopravní výchovy. Problém nastává už v samotném vzdělávání učitelů. Jak jsem podotkla v úvodu, tak v rámci studia na Pedagogické fakultě Univerzy Karlovy (dále jen PedF UK), učitelé nejsou přímo připravováni na výuku dopravní výchovy. Tento fakt vyplývá i z mého malého výzkumu, kterého se účastnilo 42 studentů a studentek 4. a 5. ročníků Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy. V rámci výzkumu odpovídali na otázku: „Uvědomujete si, že v rámci výuky budete vyučovat i dopravní výchovu?“ a „Cítíte se být v rámci studia na PedF UK připraveni na výuku dopravní výchovy?“ Dotazník byl vytvořen na webovém portále [www.surveymonkey.cz](http://www.surveymonkey.cz) a byl šířen pomocí emailových zpráv a odkazu prostřednictvím sociální sítě Facebook. Výsledek výzkumu potvrdil můj předpoklad, že studenti této fakulty se necítí být připraveni pro výuku dopravní výchovy. Z následujícího grafu toto jasně vyplývá. Všichni dotazovaní studenti a absolventi odpovědi, že si uvědomují, že dopravní výchovu budou vyučovat, ale žádný ze studentů se necítí být k její výuce kompetentní.

Uvědomujete si, že v rámci výuky  
budete vyučovat i dopravní výchovu?



Cítíte se být v rámci studia na PedF UK  
připraveni na výuku dopravní  
výchovy?



Právě tato poznání se pro mě stala impulzem pro vytvoření modelových hodin, které by mohli být prekonceptem pro tvorbu ucelené literatury zabývající se dopravní výchovou.

Po prostudování odborné literatury, různých zdrojů a sběru dat, jsem vytvořila následující 5 modelových hodin, které jsou výhradně zaměřeny na dopravní výchovu. Modely jsou tvořeny v souladu s Rámcovým vzdělávacím programem (2013).

Vzhledem k tomu, že osobně nemám dostatečné zkušenosti ani dovednosti týkající se výuky na 1. stupni základní školy, tak jsem vycházela z vlastní praxe a z doporučení od kolegů. Abych zjistila, jestli jsou modely aplikovatelné v praxi, požádala jsem několik pedagogů o jejich komentář k vytvořeným konceptům vyučovacích hodin dopravní výchovy. Konkrétní pedagogy jsem oslovila prostřednictvím emailu a sociální sítě Facebook. I já osobně jsem hodiny realizovala v praxi, abych i sama stanovila, zda jsou opravdu uskutečnitelné, popřípadě zjistila nedostatky. V hodinách nebyl přítomen třídní pedagog. Důvod pro toto rozhodnutí bylo, aby žáci byli opravdu sami sebou a nebáli se přiznat nevědomost, otevřít se a vytvořit tak atmosféru, která by nezahrnovala dozor učitele. Všechny tyto komentáře jsou součástí empirické části této práce.

V neposlední řadě jsou v této práci uvedena i doporučení, jak si s tématem poradit v jiných vzdělávacích oblastech. Tyto údaje jsou zde uváděny z toho důvodu, aby kompenzovaly pouze jednodinnou dotaci čisté dopravní výchovy. Pracovní listy k jednotlivým modelům jsou zařazeny v přílohové části.

### 3.3. Modelové hodiny

Modelové hodiny, které byly vytvořeny, se mají vyznačovat především nenáročností pro učitele. Tím je na mysli nejen materiální zajištění, příprava, ale především by měla pomoci učitelům, kteří se s dopravní výchovou nesetkali nebo s jejím vyučováním nemají žádné zkušenosti či nevědí jak začít. A proč právě modelové hodiny? Protože v současné době není učitelům dostupná žádná aktuální publikace, která by se věnovala dopravní výchově a její výuce. Chybí příručka či metodika, která by odpovídala současným požadavkům na výuku a legislativě a která by učitelům pomáhala tuto výchovu jakkoliv realizovat.

Důležité je podotknout, že vzhledem k tomu, že modely hodin jsou vytvořeny pro klasické školství, tak v případě realizace v alternativních školách a inovativních programech je nutná úprava. Ale jednotlivé prvky, jako je komunitní kruh, diskuse či pracovní list, pracovní obrázky, jsou v těchto školách a programech využitelné.

Je zde připraveno celkem 5 příprav na hodinu, pro každý ročník je určena jedna. Hodiny jsou zaměřeny čistě na dopravní výchovu. Zároveň je uveden i návrh, jak pracovat s tímto tématem také v jiných hodinách. Časová dotace každé hodiny je standardně 45 minut. V záhlaví každé jednotky je uvedeno téma, na které je hodina zaměřena, mezipředmětové vztahy, průřezová témata a potřebné pomůcky. Dále je model obohacen o možnosti navázání v dalších vzdělávacích oblastech, vyučovacích hodinách.

Před použitím výukového modelu doporučuji, aby si každý pedagog výukový materiál přečetl a zjistil, zda mu vyhovuje jeho stylu výuky, specifickým podmínkám třídy či školy a především, zdali je přiměřený pro jeho žáky. Snažila jsem se vytvořit univerzální model, ale prozatím nemám potřebné zkušenosti, abych mohla zohlednit různá specifika, která se mohou objevit.

Jako poslední je vytvořeno stručné doporučení, které by mělo pedagogovi napomoci při poučování žáků před školní akcí, jako je školní výlet, exkurze, návštěva dopravního hřiště, školy v přírodě, lyžařský kurz. Doporučení obsahuje základní informace o

organizaci akce, bezpečnostní informace a mělo by žákům poskytnout základní informace o rizikových situacích a jejich řešení.

### **3.3.1. Realizace modelových hodin**

Proč jsem vytvořila pouze jednohodinové modely pro každý ročník, když se domnívám, že dopravní výchova by měla mít více prostoru v celkové koncepci vzdělávání? Bylo by sice velice hezké, kdyby si dopravní výchova v českém školství vydobyla samostatný předmět, ale tato představa se jeví jako utopická. Už tak předimenzované obsahy ostatních vzdělávacích oblastí k tomu nepřispívají. Právě z toho důvodu jsem se rozhodla pro toto řešení, ale domnívám se, že odučit kvalitně jednu hodinu čistě jen dopravní výchovu je pro žáky víc přínosné, než tuto výchovu pouze rozmělnit do ostatních předmětů nebo se jí vyhýbat. Dalším argumentem, který mě vedl k tomuto řešení, bylo doplnění jednotlivých modelů o návaznost na další předměty. Tedy že každý pedagog může s dopravní výchovou nepřímo pracovat i v dalších předmětech.

Ještě si můžete klást otázku, proč nevyužívám v hodinách žádné další pomůcky, než standardní vybavení škol, jako je tabule, kopírovací zařízení atp. Hlavním důvodem byla právě materiální nenáročnost pro učitele. Jsem si vědoma, že pomůcky, které jsem uvedla v teoretické části, mohou být pro školy finančně náročné a ne každý pedagog je má k dispozici. A v rámci právě jedné hodiny dopravní výchovy by žáci měli být aktivní a zapojovat se v co největší míře, než individuálně pracovat například s učebnicí.

Všech 5 modelů má stejnou strukturu. Důvodem je jistá systematičnost v realizaci právě dopravní výchovy. Snažím se v přípravách pracovat se standardními modely, aby příprava byla pro pedagoga srozumitelná a jednoznačná.

V každé hodině se začíná tzv. komunitním kruhem, který by měl učiteli sloužit jako diagnostika a u žáků jako motivace. Učitel by měl získat obraz, jak žáci téma chápou, jaké mají znalosti a zároveň jaké jsou třeba mezi žáky rozdíly. Tyto informace učitel získá kladením několika otázek, jejichž nabídka je uvedena v konkrétním modelu.

Následuje uvědomění, které by mělo žákům pomoci vnořit se do tématu uvědomit si, co vše do daného tématu spadá. Uvědomění je realizováno pomocí dopravních značek, diskuse nebo hry.

V hlavní části žáci pracují s pracovním listem, nebo vytvářejí příručku, kde pracují s informacemi, které získali nebo již měli. V 1. – 4. ročníku se jedná o samostatnou práci a v 5. ročníku o skupinovou.

Závěrečná část hodiny slouží k rekapitulaci a zopakování si znalostí a dovedností, které zazněly v hodině. Žák by měl být schopen na konci hodiny pracovat s informacemi a aplikovat je v libovolné situaci či je spojit se svým zážitkem.

Na konci každého modelu jsou uvedeny poznámky, které se vztahují k modelu. Jedná se o návrhy, doporučení či jiné informace, které se vztahují k hodině nebo pracovními listu.

V hodinách jsou realizovány různé organizační formy výuky, frontální, individuální, párové a skupinové vyučování a různě vyučovací metody. Využity jsou metody slovní, názorně demonstrační i praktické. Různé metody a formy práce byly zvoleny proto, aby aktivizovaly žákovu činnost a sami žáci se stali součástí vyučování a byla realizována seberealizace.

### **3.3.2. Charakteristika referenčních pedagogů**

Snažila jsem se oslovit co nejpestřejší škálu pedagogických pracovníků, aby si prohlédli modelové hodiny, zhodnotili, zdali by pro ně hodiny byly přínosné, jestli by je použili, popřípadě navrhli změny a kriticky okomentovali. Cílem bylo oslovit právě rozmanité spektrum pedagogů z hlediska věku, délky praxe, charakteristiky školy a jejího vzdělávacího programu a především různého prostředí školy, a to ve smyslu velikosti města a polohy.



**Pedagog 1 (P 1)**

Pedagožka Nikola ve věku 28 let s 4letou praxí, která vyučuje na klasické základní škole. Vyučuje 1. – 4. ročník ve škole s 500 žáky. Její aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ. Škola je situována ve městě s 5 000 obyvateli.

**Pedagog 2 (P 2)**

Pedagožka Ivana ve věku 33 let s 6letou praxí, která vyučuje v klasické škole. Vyučuje 3. – 5. ročník ve škole s 540 žáky. Její aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ a speciální pedagogika. Škola je situována ve městě s 10 000 obyvateli.

**Pedagog 3 (P 3)**

Pedagožka Lenka ve věku 45 let s 20letou praxí, která vyučuje na klasické škole. Vyučuje 3. ročník ve škole se 140 dětmi. Její aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ, Rodinná výchova s hudební výchovou. Škola je situována v obci s 600 obyvateli.

**Pedagog 4 (P 4)**

Pedagožka Eva ve věku 50 let s 26letou praxí, která vyučuje na klasické základní škole. Vyučuje 1. – 3. ročník ve škole s 500 žáky. Její aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ. Škola je situována ve městě s 22 000 obyvateli.

**Pedagog 5 (P5)**

Pedagožka Renáta ve věku 51 let s 20letou praxí, která vyučuje na klasické škole. Vyučuje 3. – 5. ročník na škole s 570 žáky. Její aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ se specializací pedagogika mladšího školního věku. Škola je situována ve městě s 1 243 200 obyvateli.

**Pedagog 6 (P6)**

Pedagožka Marcela ve věku 30 let s 5letou praxí, která vyučuje na soukromé základní škole pro nadané žáky. Vyučuje 1. – 5. ročník na škole s 570 žáky. Její

aprobací je Učitelství pro 1. stupeň ZŠ. Škola je situována ve městě s 1 243 200 obyvateli.

### **Pedagog 7 (P6)**

Pedagog Ondřej ve věku 24 let s roční praxí, který vyučuje na soukromé základní škole pro nadané žáky. Vyučuje 1. ročník na škole s 90 dětmi. Jeho aprobací je 1. stupeň ZŠ. Škola je situována ve městě s 1 243 200 obyvateli.

### **3.3.3. Předpoklady**

Předpokládám, že modelové hodiny budou pro pedagogy zajímavou pomůckou při realizaci dopravní výchovy. Věřím, že takto koncipované hodiny budou pro realizaci nenáročné, a to nejen pro pedagoga, ale i pro žáka.

Domnívám se, že modelové hodiny učitel využije jako alternativu pro realizaci dopravní výchovy.

Mám za to, že takto koncipované hodiny dopravní výchovy budou využitelné v různých podmínkách. A tím mám na mysli město, vesnici, malotřídní školu, zkušeného i začínajícího učitele, pedagoga s kladným i negativním postojem k dopravě atd.

### **3.3.4. Model pro 1. ročník**

Téma: Chodec a bezpečná cesta do školy. Bezpečnost v autě.

Pomůcky: značky, kartičky (příloha č. 9), plyšová hračka

Mezipředmětové vztahy: český jazyk, výtvarná výchova, prvouka

Průřezová témata: osobnostní a sociální výchova, výchova demokratického občana

Klíčové kompetence: kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence k řešení problémů, kompetence k učení

## Plán hodiny

|           | <b><u>Popis činnosti</u></b>  | <b>Forma práce</b>           | <b>Pomůcky</b>          | <b>Čas</b>  |
|-----------|---|------------------------------|-------------------------|-------------|
| <b>1.</b> | <b><u>Motivace</u></b><br><br><u>Komunitní kruh</u> – malá diskuse, sloužící jako diagnostika.<br><br>Jaká byla cesta do školy? Kdo už chodí sám?<br>Setkali jste se s nebezpečnou situací na silnici?<br><br>Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze ten, kdo vlastní předmět.  | společná                     | plyšová hračka          | 10 min      |
| <b>2.</b> | <b><u>Uvědomění</u></b><br><br>Po třídě rozmístíme značky, které se týkají chodce, a necháme žáky chodit a přemýšlet, jestli se s nimi již setkali, zdali vědí, co znamenají. Značky shromáždíme k sobě. Na závěr vysvětlíme a poté náhodně vybíráme značky a žáci vysvětlují. <ul style="list-style-type: none"> <li>• stezka pro chodce/konec stezky pro chodce, přechod, nadchod, značky pro chodce</li> </ul> | samostatná<br>společná       | značky                  | 15 min      |
| <b>3.</b> | <b><u>Hlavní část</u></b><br><br>Budeme se zabývat chováním na chodníku a v autě. Žáky rozdělíme do 3 – 4 členných skupin. Každá skupina obdrží obrázky s chováním (pracovní list) <ul style="list-style-type: none"> <li>• co je dobré, co je špatné</li> <li>• chování v autě</li> <li>• nebezpeční na chodníku, překážky na</li> </ul>   | skupinová<br>3 – 4<br>členná | pracovní list<br>značky | 15 – 20 min |

|  |  |                  |                |       |
|--|--|------------------|----------------|-------|
|  | <p>chodníku</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• jakou značku byste k tomuto přiřadili (výběr)</li> <li>• společná kontrola</li> </ul>   |                  |                |       |
| 4.   | <p><b><u>Závěr – reflexe</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seznámil ses novou značkou?</li> <li>• Ve dvojicích si řekněte, co vás zaujalo a jestli se teď budete chovat jinak.</li> </ul> <p>Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze ten, kdo vlastní předmět.</p> | společná dvojice | plyšová hračka | 5 min |
| <p><b><u>Poznámka</u></b></p> <p>Velikost kartiček je možné upravit dle potřeby.</p> <p>Kartičky je dobré zalaminovat, zvýšíte tak délku jejich životnosti.</p> <p>Zdroj obrázků: <a href="http://www.zacharnnykruh.cz">www.zacharnnykruh.cz</a></p> <p>Značky po třídě můžete rozmístit před výukou. Žáci mají tak o přestávce možnost se s nimi již seznamovat.</p> <p>Obrázky rozdejte až po instruktaži.</p> |  |                  |                |       |

### 3.3.4.1. Komentáře

#### P1

V hodině je zařazeno adekvátní množství různých aktivit. Velice se mi líbí diskuse, kde již žáky od prvního ročníku vedete k debatě a vyjádření vlastních myšlenek. Je zařazena i pohybová aktivita, což je v 1. ročníku důležité. Práce s obrázky ve skupině je hezká kooperační aktivita. Myslím si, že je hodina koncipována tak, aby se dala využít opravdu v každé třídě.

## **P2**

Pěkné, jen si nejsem jistá, zdali vydrží prvních 25 minut v klidu, pokud zrovna nebudou mluvit. Ve větší třídě (25-30 dětí ve třídě) se na řadu ani všichni nedostanou. Jinak se mi hodina jeví jako nenáročná na přípravu. Pracovní list jistě někdy využiji.

## **P4**

Vyučovací hodina se mi líbí, určitě bych přípravu využila. Když s dětmi toto učivo probíráme, nacvičujeme správnou chůzi přes silnici přímo před školou. Pracovní list je velice líbivý. Myslím si, že náročnost na přípravu je v normální míře.

## **P5**

Navrhla bych využití zážitku: simulaci chůze po chodníku, dobře/špatně, ať děti vidí, jak se jde po chodníku špatně, když jde někdo v protisměru, rychle, vráží do lidí, jede na koloběžce atd. Jinak je hodina hezky zpracovaná a nenáročná.

## **P6**

Není zcela jasné, jaké značky budou žákům předkládány. Obměnou by mohlo být rozmístění po chodbě školy (i ve větším rozsahu - např. více pater), třída by chodila po škole, potkávala by značky a určovala je. Nebo by žáci mohli značky hledat a následně je nosit do třídy na společné místo. Hlavní část lze dramatizovat. Příprava na hodinu je materiálně nenáročná.

## **P7**

Model využiji, jelikož je v učebnici prvouky poměrně málo aktivit k dopravní výchově. Hlavní část by mohla být i dramatizována. Příprava na hodinu se mi jeví jako materiálně nenáročná.

### **3.3.4.2. Reflexe**

Hodina proběhla přesně podle předpokládaného scénáře. I když časová dotace nebyla striktně dodržena. V úvodní diskusi bylo jasné zřetelné, kdo chodí do školy pěšky a koho vodí nebo vozí rodiče. Žáci poté u některých značek diskutovali a předávali si své vědomosti a zkušenosti se značkou. Často se ozývalo, že se se značkou již setkali.

Pracovní obrázky žákům nedělaly obtíže. Barevnost pro ně byla atraktivní a ve skupině kooperovali při rozhodování, zdali je obrázek správně nebo špatně. Kontrola proběhla opět s malou diskusí, která se vztahovala k obrázkům. Žáci většinou zdůrazňovali detaily typu: absence přechodu, není připoutaný, může ho srazit auto nebo jen pohoršeně podotkli, že takhle se to nedělá. V závěru hodiny žáci ve dvojicích debatovali nad tím, zdali chodí přes přechod, jestli se poutají při jízdě autem a jestli se nebojí chodit sami do školy.

Fotografie zachycující práci žáků jsou součástí přílohouvé části (příloha č. 16).

### 3.3.5. Model pro 2. ročník

Téma: Být dobře viděn – reflexní prvky.

Pomůcky: reflexní prvky, pracovní list (příloha č. 10), tmavý prostor ve škole, pastelky

Mezipředmětové vztahy: český jazyk, výtvarná výchova, prvouka

Průřezová témata: osobnostní a sociální výchova, mediální výchova

Klíčové kompetence: kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence k řešení problémů, kompetence k učení

#### Plán hodiny

|    | <b><u>Popis činnosti</u></b>  | <b>Forma práce</b> | <b>Pomůcky</b>                 | <b>Čas</b> |
|----|---|--------------------|--------------------------------|------------|
| 1. | <b><u>Motivace</u></b><br><u>Komunitní kruh</u> – malá diskuse, sloužící jako diagnostika <ul style="list-style-type: none"> <li>• Když jste v noci venku, záleží na tom, jak barevné oblečení máte na sobě?</li> <li>• Proč?</li> <li>• Co jsou to reflexní prvky? Znáte nějaké? Máte nějaké? (ukázka)</li> </ul> Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze | společná           | plyšová hračka, reflexní prvek | 10 min     |

|           |  |                        |                           |        |
|-----------|--|------------------------|---------------------------|--------|
|           | ten, kdo vlastní předmět.  |                        |                           |        |
| <b>2.</b> | <b><u>Uvědomění</u></b><br>Dále probíhá diskuse. <ul style="list-style-type: none"> <li>Jaké barvy jsou v noci nejlepší? Proč?</li> </ul> Instrukce. <ul style="list-style-type: none"> <li>Vytvořte dvě skupiny. V jedné budou ti, kdo jsou teď dobře oblečení. Ve druhé ostatní.</li> </ul> Společná kontrola. Vždy je nutné odůvodnění. | společná<br>samostatná | tmavý<br>prostor          | 10 min |
| <b>3.</b> | <b><u>Hlavní část</u></b><br>Zajdeme s dětmi do tmavého prostoru a sledujeme se navzájem, jak jsme vidět.<br>Pracovní list<br>Vybarvi Vincenta a Rozálku tak, aby byli vždy dobře vidět. Nezapomeň na reflexní prvky.<br>Každý si vybarvený obrázek přiloží na hrud' a projde třídou a prohlédne si i ostatní Vincenty a Rozálky.          | samostatná<br>společná | pracovní list<br>pastelky | 20 min |
| <b>4.</b> | <b><u>Závěr – reflexe</u></b><br>Ve dvojicích si žáci odpovědí na otázky, které můžeme jen říci nebo napsat na tabuli. <ul style="list-style-type: none"> <li>Jaké barvy jsou do tmy nejlepší?</li> <li>Co je to reflexní prvek?</li> </ul>  | dvojice                | tabule                    | 5 min  |
|           | <b><u>Poznámka</u></b><br>Pracovní list rozdejte až po instruktáži.  |                        |                           |        |

### **3.3.5.1. Komentáře**

#### **P1**

I tuto hodinu jste navrhla pěkně. Práce s vlastním oblečením je pro děti poutavá a dotýká se jich více, než práce s cizím oděvem. Zde je velice důležitá vlastní zkušenost. Možná prvních 20 minut se pouze povídá, což si myslím, že je dlouhá doba. Co se týče tmavého prostoru, tak zde jsou podmínky každé školy velice individuální. Dobře volíte obrázky dívčí a chlapecké. Opět jste zařadila pohybovou aktivitu a debatu. I tato hodina si myslím, že je na práci učitele nepříliš náročná.

#### **P2**

Nevím, zda není prvních dvacet minut až moc dlouhá doba jen na povídání o reflexních prvcích. Hlavní část, 20 minut, se mi zdá málo. Než dojdou se všemi do sklepa, povídání, přesun zpět do třídy, kreslení, procházení třídou. To bude trvat určitě déle než jen 20 minut.

#### **P3**

Téma reflexních prvků u nás ve škole řešila Policie ČR, kdy v rámci jejich návštěvy se žáci seznamovali s těmito prvky. Pokud bych toto téma vyučovala, tak bych vaši přípravu ráda využila. Líbí se mi aktivní zapojení žáků a zapojení vlastního oblečení a smyslů. Dobré je, že hodina nevyžaduje speciální pomůcky či přípravu.

#### **P4**

Hodinu nekomentovala, protože jí k hodině nenapadla žádná připomínka.

#### **P5**

Líbí se mi, že se navrhuje oblečení holčičí i klučičí. Opět bych prohloubila zážitek, pokud by byly podmínky, zinscenovat v temné chodbě setkání s označeným nebo neoznačeným chodcem nebo by stačilo posvítit na tmavý hadr a na reflexní plochu děti by mohly hledat, kde všude jsou reflexní nášivky na tašce, batohu, lemu kalhot, ale i na



zadní části auta, pedálech kol atd. Dále mohou zkusit i vyrobit vlastní odrazku. Existuje materiál, ze kterého se dá vystříhnout. Náročnost je minimální.

#### **P6**

Co s dětmi, které nebudou vědět, do jaké skupiny se zařadit? Co ti, kteří mají správnou třeba malou část oblečení správně? Příprava na hodinu je velice pěkná a materiálně nenáročná.

#### **P7**

Hodinu nekomentoval, protože s druhým ročníkem nemá zkušenosti.

### **3.3.5.2. Reflexe**

Zpočátku některé žákyně spíše řešily typ oblečení, nežli barvu a její smysl. Ale po poznámce jedno ze spolužáků, která se týkala černého oblečení a jeho viditelnosti, se zaměřily spíše na barevnost. Téměř každý žák měl na svém batohu či aktovce reflexní prvek, který chtěl ostatním ukázat. Tuto situaci jsem vyřešila hromadnou ukázkou na konci první části. Příjemně mě překvapilo, že v následující aktivitě žáci opravdu debatovali společně nad tím, co mají na sobě a zdali je to vidět. Dohadovali se a argumentovali, aby jejich výsledek byl co nejlepší. Dokonce vytvořili třetí skupinu, která byla dobře oblečena i částečně.

Výhodou bylo, že tmavý prostor se nacházel v blízkosti třídy. Pakliže by se nacházel ve větší vzdálenosti, tak by bylo vhodné aktivitu s prostorem zařadit například o přestávce nebo v rámci školní družiny. Následně žáci pracovali na pracovním listu. Snažili se vybírat opravdu světlé barvy. V závěru hodiny žáci přišli s nápadem, že druhý den přijdou všichni oblečení tak, aby byli co nejlépe ve tmě vidět. Tento nápad ze strany žáků pro mě byl pozitivním příkladem toho, že žáci nad tímto tématem opravdu přemýšlí.

Práce žáků je součástí přílohové části (příloha č. 17).

### 3.3.6. Model pro 3. ročník

Téma: Chodec a stezka pro chodce

Pomůcky: Značky, obálka s puzzle (příloha č. 11), lepidlo, pastelky, tabule

Mezipředmětové vztahy: český jazyk, výtvarná výchova, prvouka

Průřezová témata: osobnostní a sociální výchova

Klíčové kompetence: kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence k řešení problémů, kompetence k učení

#### Plán hodiny

|    | <b><u>Popis činnosti</u></b>  | <b>Forma práce</b>     | <b>Pomůcky</b> | <b>Čas</b> |
|----|---|------------------------|----------------|------------|
| 1. | <b><u>Motivace</u></b><br><br>Komunitní kruh – malá diskuse, sloužící jako diagnostika<br>Kdo je chodec?<br>Jak se cítíte jako chodec na chodníku? Cítil ses někdy v nebezpečí?<br>Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze ten, kdo vlastní předmět. | společná               | plyšová hračka | 10 min     |
| 2. | <b><u>Uvědomění</u></b><br><br>Po třídě rozmístíme značky, které se týkají chodce a stezky pro chodce. Každý si je prohlédne.<br>Značky shromáždíme k sobě a postupně se se značkami seznamujeme.   | samostatná<br>společná | Značky         | 15 min     |
| 3. | <b><u>Hlavní část</u></b>   | skupinová              | pracovní list  | 15 – 20    |

|  |  |                 |                               |       |
|--|--|-----------------|-------------------------------|-------|
|  | <p>Budeme se zabývat chováním na chodníku. Žáky rozdělíme do 3 – 4 členných skupin. Zadáme instrukce (napíšeme na tabuli).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• složte puzzle a nalepte na papír</li> <li>• napište, co značka znamená</li> <li>• vymyslete, jak byste značku představili někomu, kdo ji nezná</li> </ul> <p>Každá skupina obdrží obálku.</p> <p>Společná kontrola</p> <p><u>Otázky k tématu</u></p> <p>Jak by ses zachoval v situacích:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• chůze se psem</li> <li>• chůze s kolem, koloběžkou</li> <li>• hra na chodníku</li> <li>• míč na chodníku</li> <li>• překážka na chodníku</li> <li>• chodník uzavřen</li> </ul> | 3 – 4<br>členná | lepidlo<br>pastelky<br>tabule | min   |
| 4.   | <p><b><u>Závěr – reflexe</u></b></p> <p>Ve dvojicích si odpovězte na otázky na tabuli.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kdo je chodec?</li> <li>• Co je to stezka pro chodce? Jak se na ní chováme?</li> </ul>   | dvojice         | Tabule                        | 5 min |
| <p><b><u>Poznámka</u></b></p> <p>Obrázky z pracovního listu lze použít i černobíle s tím, že žáci pak dobarví jejich správnou barvu.</p> <p>Zdroj obrázků: <a href="http://www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/">http://www.dopravni-znaceni-bsmorava.cz/</a></p> |  |                 |                               |       |

### **3.3.6.1. Komentáře**

#### **P1**

Je vidět, že do této hodiny jste chtěla shrnout učivo 1. a 2. ročníku. 20 minut na hlavní část se mi zdá poměrně málo. Je ale hezké, že práci realizujete různými činnostmi. Puzzle je velice dobrý nápad a žáky baví. Značky bych možná zadala v černobílé variantě, aby si zafixovali barevnost a jejich význam. Dobře zařazujete rizikové situace týkající se chodníku.

#### **P2**

Hodinu nekomentovala, protože jí k hodině nenapadla žádná připomínka.

#### **P3**

I v závěru bych rozebrala dopravní značky. Jaké máme a které jsou pro chodce nejdůležitější. Pro mě jako učitele je nenáročná. Pouze tisk a rozstřihání značek.

#### **P4**

Tento model výuky se mi velice líbí. Aktivita s puzzle je velice atraktivní. Příhodně se zabýváte i nestandardními situacemi na chodníku, což je pro žáky velice důležité. Hodina je v celku nenáročná.

#### **P5**

Doplnila bych hodinu o osobní zážitek. Její příprava je pro učitele nenáročná.

#### **P6**

Jak bude probíhat seznamování se značkami? Možná zkusit ve větších skupinkách nebo v celé třídě. I tato hodina je velmi nenáročná.

#### **P7**

Hodinu nekomentoval, protože s druhým ročníkem nemá zkušenosti.

### **3.3.6.2. Reflexe**

Třída, se kterou jsem hodinu realizovala je velice ctižádostivá a aktivní, proto jsem se zpočátku výuky trochu obávala.

V rámci diskuse jsem zjistila, že třída má velice dobré vědomosti ohledně chodce. Znají doprání značky a předpisy. Proto jsem se spíše zaměřila na konkrétní situace typu: Co byste dělali, kdyby na chodníku byla překážka, která nejde překročit či přeskočit? Jak byste se zachovali, kdybyste na chodníku potkali velkou skupinu lidí a chtěli se jí vyhnout, předejít.

V hlavní části je velice bavilo sestavovat puzzle. Vzhledem k tomu, že nemám dispozici bavenou tiskárnu, jsem byla nucena zvolit černobílý tisk. Ještě než žáci sestavili značku, tak se dotazovali, zdali mohou značku vybarvit. Všechny skupiny dokázali správně pojmenovat značku a trefně ji okomentovat. Žáci dobře reagovali na připravené otázky a dokonce sami přicházeli s problémovými situacemi. Tato část nám zabrala poněkud více času.

Z nedostatku času jsme reflexi realizovali hromadně.

### 3.3.7. Model pro 4. ročník

Téma: Výbava cyklisty a kola

Pomůcky: obrázky nebo předměty vybavení kola a cyklisty, šátek, psací potřeby, pracovní listy (příloha č. 12), kolo

Mezipředmětové vztahy: český jazyk, vlastivěda, výtvarná výchova

Průřezová témata: osobnostní a sociální výchova, environmentální výchova

Klíčové kompetence: kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence k řešení problémů, kompetence k učení

#### Plán hodiny

|           | <u>Popis činnosti</u>   | <b>Forma práce</b> | <b>Pomůcky</b>         | <b>Čas</b> |
|-----------|---|--------------------|------------------------|------------|
| <b>1.</b> | <b><u>Motivace</u></b><br><u>Komunitní kruh</u> – malá diskuse, sloužící jako diagnostika <ul style="list-style-type: none"> <li>Kdo z vás už někdy jel na kole?</li> </ul> | společná           | plyšová hračka<br>kolo | 10 min     |

|    |   |                                |   |                        |
|----|---|--------------------------------|---|------------------------|
|    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Víte, jaké je správné vybavení kola a cyklisty?<br/>Kolo: bílá odrazka vpředu, červená odrazka vzadu, oranžové odrazky na šlapkách a kolech<br/>Cyklista: přilba, reflexní prvky</li> <li>• Je rozdíl mezi kolem, koloběžkou a bruslemi? Rozdíly v jejich chování.</li> <li>• Kde se to můžeme dozvědět?</li> </ul> <p>Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze ten, kdo vlastní předmět.</p> <p>Na kole názorně demonstrujeme výbavu.</p> |                                |   |                        |
| 2. | <p><b><u>Uvědomění</u></b></p> <p><u>Kimova hra</u></p> <p>Do kruhu rozložíme několik obrázků a předmětů, která se týkají vybavení kola a cyklisty.</p> <p>Necháme žákům 1 minutu na prohlédnutí.</p> <p>Objekty zakryjeme a žák má napsat co nejvíce předmětů, které si zapamatoval.</p> <p>Společně se pak budeme snažit, vzpomenout si na všechny předměty.</p>  | <p>samostatná<br/>společná</p> | <p>obrázky a<br/>předměty<br/>šátek<br/>psací<br/>potřeby</p> | <p>10 min</p>          |
| 3. | <p><b><u>Hlavní část</u></b></p> <p>Žákům rozdáme pracovní list.</p> <p>Každý žák pracuje na pracovním listu.</p> <p>Kontrola ve dvojicích cyklista a kolo.</p>   | <p>samostatná<br/>dvojice</p>  | <p>pracovní list</p>  | <p>15 – 20<br/>min</p> |
| 4. | <p><b><u>Závěr – reflexe</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Co je tedy základní vybavení kola?</li> <li>• Co je základní vybavení cyklisty?</li> </ul>  | <p>společná</p>                |   | <p>5 min</p>           |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proč je důležité toto znát a mít vše v pořádku?</li> <li>• Kdy a kde můžu a nemůžu jezdit?</li> </ul>   |  |  |  |
|  | <p><b><u>Poznámky</u></b></p> <p>Pracovní list je černobílý, aby žákům nedělalo potíže do obrázku malovat. Obrázky je možné zvětšovat či zmenšovat dle potřeby učitele.</p> <p>Velikost obrázků je možná přizpůsobit dle potřeby.</p> <p>Obrázky jsou upraveny, původní verze je použita z portálu <a href="http://www.zachrannykruh.cz">www.zachrannykruh.cz</a>.</p> <p>Doporučené předměty na Kimovu hru: helma, chrániče, odrazky, reflexní pásek, zvonek, doklad totožnosti, sportovní obuv, rukavice na kolo, světlo</p> |  |  |  |

### 3.3.7.1. Komentáře

#### P1

Hned ze začátku hodiny je velice pěkná práce se samotným kolem. Je dobré, že jako alternativu dáváte možnost i obrázek. Velice zajímavě je zařazena Kimova hra, která je tematizovaná právě na kolo a cyklistu. Pracovní list je hezky zvolen do dvojic. Až na samotné kolo, jehož přeprava může být pro učitele velice složitá, je hodina na realizaci nenáročná.

#### P2

U motivace se mi velice líbí, že zvažujete ukázat žákům reálné kolo. Hodina je nenáročná na přípravu. Jen bych se obávala transportu kola.

#### P3

Možná bych přidala řešení situací na křižovatkách. Křižovatky totiž dělají dětem největší problém. Hodina se mi líbí a využiji ve své praxi.

**P4**

Hodinu nekomentovala, protože s daným ročníkem nemá zkušenosti.

**P5**

Tato hodina se mi líbí nejvíce. Nemám k ní žádné výhrady.

**P6**

Uvědomění výborně zvoleno. Dalo by se pak zapsat společně na společný velký arch papíru. Pak vylepit ve třídě. Příprava na hodinu je materiálně nenáročná.

**P7**

Hodinu nekomentoval, protože s druhým ročníkem nemá zkušenosti.

**3.3.7.2. Reflexe**

Vím, že tato třída pravidelně navštěvuje dopravní hřiště, proto jsem předpokládala, že nějaké znalosti již budou žáci mít. Hned v úvodu hodiny bylo zajímavé zjištění, že většina žáků se ke kolu dostanou pouze na dopravním hřišti a téměř polovina do té doby nikdy na kole nejela. Proto jsem se v úvodu zaměřila na to, jak se jim jízda na kole líbí, jestli by si do budoucna přáli mít kolo, zdali se jim jízda na kole zdá bezpečná či nebezpečná. Vzhledem k tomu, že osobně nevlastním kolo, tak jsme pracovali s obrázkem kola. Žáci společnými silami popsali správné vybavení kola a cyklisty.

U Kimovy hry vznikla zajímavá diskuse nad sportovní obuví a průkazem totožnosti.

Na pracovním listu žáci pracovali svědomitě. Do černobílého obrázku jim nedělalo problém malovat. Kontrolou ve dvojici našli některé nedostatky a odstranili je.

V závěru hodiny se žáci aktivně zapojovali do diskuse a doplnění informací s tím, že sami přicházeli s různými situacemi a jejich řešením.

Práce žáků je součástí přílohové části (příloha č. 18).



### 3.3.8. Model pro 5. ročník

Téma: Bezpečnost na chodníku, v autě, na kole.

Pomůcky: značky, reflexní prvky

Mezipředmětové vztahy: český jazyk, vlastivěda, výtvarná výchova

Průřezová témata: osobnostní a sociální výchova, mediální výchova

Klíčové kompetence: kompetence komunikativní, kompetence sociální a personální, kompetence k řešení problémů, kompetence k učení, kompetence občanské

#### Plán hodiny

|    | <b><u>Popis činnosti</u></b>  | <b>Forma práce</b> | <b>Pomůcky</b> | <b>Čas</b> |
|----|---|--------------------|----------------|------------|
| 1. | <b><u>Motivace</u></b><br><br><u>Komunitní kruh</u> – malá diskuse, sloužící jako diagnostika <ul style="list-style-type: none"><li>Kde všude se musíme chovat bezpečně?</li></ul> Necháme chvíli na zamyšlení. Mluví pouze ten, kdo vlastní předmět. | společná           | plyšová hračka | 5 min      |
| 2. | <b><u>Uvědomění</u></b><br><br>Rozložíme značky do kruhu. U každé značky si stručně zopakujeme základní charakteristiku. <ul style="list-style-type: none"><li>chodec, auto, kolo, reflexní prvek</li></ul>   | společná           | značky         | 15 min     |

|    |  |                        |                           |        |
|----|--|------------------------|---------------------------|--------|
| 3. | <p><b><u>Hlavní část</u></b></p> <p>Zadáme instrukce, které napíšeme i na tabuli.</p> <p>Na základě značek a vlastních zkušeností, vytvořte malou příručku pro vaši oblast.</p> <p>Barevně zpracujte.</p> <p>Zopakujeme si znaky příručky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• stručnost, výstižnost, přehlednost.</li> </ul> <p>Žáky rozdělíme do 4 skupin. Každá si vylosuje jednu z oblastí (auto, chodec, kolo, reflexní prvek).</p> <p>Příručky vystavíme a necháme volně přístupné.</p> | skupinová<br>4 skupiny | Značky<br>texty<br>tabule | 20 min |
| 4. | <p><b><u>Závěr – reflexe</u></b></p> <p>Bylo pro vás těžké zpracovat manuál, příručku?</p> <p>Ve dvojicích:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kdo by mohl takovou příručku využít?</li> <li>• Co vám dělalo potíže? Proč?</li> </ul>  | Skupinová<br>dvojice   |                           | 5 min  |

### 3.3.8.1. Komentáře

#### P1

Hodina je zajímavě koncipovaná. Líbí se mi myšlenka, že sami žáci vytvoří produkt. Možná žáci nebudou zpočátku vědět, jak příručku vytvořit, ale o to budou možná výsledky zajímavější. Obávám se, že za 45 minut nelze obsah hodiny realizovat. Na tuto hodinu není třeba větších příprav, pro učitele je nenáročná.

#### P2

Hodinu nekomentovala, protože neměla žádné připomínky.

**P3**

Myslím si, že tento úkol, tvorba příručky, je pro žáky těžký. Bude pro ně náročné vybrat důležité informace a sestavit příručku. Muselo by se s žáky předem probrat, co to příručka je, její charakteristika, náležitosti, obsah, atp. Jinak je hodina nenáročná na realizaci.

**P4**

U této přípravy jsem měla trochu problém, jak by měla taková příručka vypadat. Vcelku jsou přípravy pěkně sestavené. Určitě jsou dobře realizovatelné a nenáročné pro děti i učitele.

**P5**

Myslím, že je to práce na víc než jednu hodinu, pokud by to mělo k něčemu vypadat, bylo by třeba rozdělit do více hodin, udělat z toho miniprojekt (komunikační a slohová výchova, výtvarná výchova, pracovní činnosti). Třeba nechat i polotovary příruček kolovat po ostatních skupinách, aby je třeba doplnili nebo opravili. Jinak příručka je zajímavý nápad na komplexní opakování učiva. Hodina je na přípravu nenáročná.

**P6**

Pěkně vymyšleno. Možná specifikovat na venkovní prostor. Není zcela jasné, jaké značky budou žákům předkládány. Velmi vhodné a pěkné aktivity. Hodina je materiálně nenáročná.

**P7**

Hodinu nekomentoval, protože s druhým ročníkem nemá zkušenosti.

**3.3.8.2. Reflexe**

V den realizace modelu bylo ve třídě přítomno pouze 18 žáků z celkových 25. I v tak nízkém počtu se mi velice dobře pracovalo.

V motivační části jsem musela žákům trochu napomoci návodními otázkami typu: Větší nebezpečí nám hrozí doma nebo v obchodě? A co venku? Tam není nebezpečí? Můžeme se venku chovat, jak budeme chtít? proč ne? Atd.

Značky, které se týkaly chodce a cyklisty, žáci zvládli bez problému pojmenovat a charakterizovat jejich význam.

S žáky bylo nutné důkladně probrat, co je to příručka, čím se vyznačuje a k čemu slouží. Tímto jsme ztratili více času.

Tvorba příručky je velice zaujala. Snažili se, aby příručka obsahovala důležité informace, byla graficky atraktivní, hezky napsaná a reprezentativní. Bohužel již nestihli svou práci dokončit. Raději jsem nepřerušovala jejich práci. S velkým nasazením pracovali i přes přestávku. Třídní učitelka mi slíbila, že v práci budou pokračovat i další hodinu. Argumentovala slovy, že v rámci českého jazyka je příručka velice zajímavé téma a ráda by viděla výsledný produkt dětí. Dle informací žáci práci dokončili přibližně po 35 minutách. Odpověděli si na předepsané otázky. Původně jim dělalo problém představit si, jak by taková příručka měla vypadat. Žáci pozitivně hodnotili možnost samostatného zpracování, grafické stránky a možnosti začlenit vlastní zkušenosti.

Do budoucna by bylo vhodné hodinu koncipovat na více než 45 minut.

### **3.3.9. Návaznost na ostatní předměty**

Dopravní výchovu je možné realizovat ve všech vzdělávacích oblastech, které jsou definované Rámcovým vzdělávacím obsahem. Jak jsem již v teoretické práci nastínila jednotlivé obsahy konkrétních vzdělávacích oblastí a jejich propojení s dopravní výchovou, tak v následující kapitole jsou tyto spojitosti uvedeny v jednotlivých ročnících.

#### **1. ročník**

**Český jazyk:** Kniha: Pohádky o dopravních značkách (předčítání, práce s textem), oslovení, omluva, prosba, dialog v dopravním prostředí, vyprávění s dopravní tematikou

**Matematika:** slovní úlohy s dopravní tematikou (počítání do 20), porovnávání dopravních prostředků

**Člověk a jeho svět:** nauka o specifickém dopravním prostředí, dopravní prostředky, cestování, složky záchranného systému

**Tělesná výchova:** nácvik přechodu pro chodce, chůze po chodníku, specifické situace na chodníku, reakční schopnosti (chytání míče, skoky, starty, honičky)

**Výtvarná výchova:** malba, kresba, tvorba dopravních značek, situací

**Hudební výchova:** zpěv písní s dopravní tematikou

**Pracovní činnosti:** tvorba dopravních značek, prostředků

## **2. ročník**

**Český jazyk:** Kniha: Pohádky o dopravních značkách (předčítání, práce s textem, slovní druhy), práce se synonymy a antonymy, dramatizace, druhy vět,

**Matematika:** slovní úlohy s dopravní tematikou (počítání do 100, malá násobilka), orientace v čase (jízdní řády)

**Člověk a jeho svět:** nauka o specifickém dopravním prostředí, dopravní prostředky, cestování, ochrana přírody, složky záchranného systému

**Tělesná výchova:** nácvik přechodu pro chodce, chůze po chodníku, specifické situace na chodníku, reakční schopnosti (chytání míče, skoky, starty, honičky)

**Výtvarná výchova:** malba, kresba, tvorba reflexivních prvků

**Hudební výchova:** zpěv písní s dopravní tematikou

**Pracovní činnosti:** tvorba dopravních značek, prostředků

## **3. ročník**

**Český jazyk:** Kniha: Pohádky o dopravních značkách (práce s textem, slovní druhy, vyjmenovaná slova), práce se synonymy a antonymy, dramatizace,

**Matematika:** slovní úlohy s dopravní tematikou (počítání do 1000, malá a velká násobilka), orientace v čase (jízdní řády), měření délky a vzdálenosti

**Člověk a jeho svět:** nauka o specifickém prostředí dopravního prostředí, dopravní prostředky, cestování, ochrana přírody, ochrana zdraví, mimořádné události, složky záchranného systému

**Tělesná výchova:** nácvik přechodu pro chodce, chůze po chodníku, specifické situace na chodníku, reakční schopnosti (chytání míče, skoky, starty, honičky)

**Výtvarná výchova:** malba, kresba, tvorba objektů s dopravní tematikou, prostorové vnímání

**Hudební výchova:** zpěv písní s dopravní tematikou

**Pracovní činnosti:** tvorba dopravních značek, prostředků

#### **4. ročník**

**Český jazyk:** text s dopravní tematikou (práce s textem, slovní druhy, vyjmenovaná slova), práce se synonymy a antonymy, dramatizace, podmět a přísudek, stavba věty

**Matematika:** slovní úlohy s dopravní tematikou (počítání do 1000 000, násobilka), orientace v čase a prostoru (jízdni řady, vzdálenosti), odhad v oblasti času, počtu, vzdálenosti, práce s grafy a tabulkami

**Vlastivěda:** mapy a plány, místo kde žijeme, cestování, ochrana přírody, průmysl ČR, historie dopravy, vznik měst

**Přírodověda:** voda a vzduch a jejich souvislost s dopravou, rovnováha v přírodě, ochrana přírody, základy první pomoci, společnost

**Tělesná výchova:** nácvik křížovatek, reakční schopnosti (chytání míče, skoky, starty, honičky)

**Výtvarná výchova:** malba, kresba s dopravní tematikou, perspektiva, prostorové vnímání

**Hudební výchova:** zpěv písní s dopravní tematikou

**Pracovní činnosti:** tvorba dopravních značek, prostředků

#### **5. ročník**

**Český jazyk:** text s dopravní tematikou (práce s textem, vyjmenovaná slova, slovní druhy, mluvnické kategorie), práce se synonymy a antonymy, dramatizace, větné členy, komunikační žánry

**Matematika:** slovní úlohy s dopravní tematikou (počítání do 1000 000, násobilka), odhad vzdálenosti, velikosti, práce s tabulkou a grafy

**Vlastivěda:** Praha, místo kde žijeme, cestování

**Přírodověda:** voda a vzduch a jejich souvislost s dopravou, rovnováha v přírodě, ochrana přírody, zásah člověka do přírody, lidské tělo, základy první pomoci, osobní bezpečnost, člověk a společnost

**Tělesná výchova:** nácvik přechodu pro chodce, chůze po chodníku, specifické situace na chodníku, reakční schopnosti (chytání míče, skoky, starty, honičky)

**Výtvarná výchova:** malba, kresba s dopravní tematikou, perspektiva, prostorové vnímání

**Hudební výchova:** zpěv písní s dopravní tematikou

**Pracovní činnosti:** tvorba dopravních značek, prostředků

### 3.3.10. Návaznost na průřezová témata

Vztah konkrétních průřezových témat a dopravní výchovy je již zmíněn v teoretické části této práce. Ale zde bych spíše chtěla nastínit, jak konkrétné a v jakých tématech je možné s dopravní výchovou pracovat.

- **Osobnostní a sociální výchova** – toto průřezové téma má s dopravní výchovou velice úzký vztah. Jde především o to, že v rámci této výchovy můžeme pozitivně působit na osobnost žáků a formovat jeho postoje a hodnoty. V dopravní výchově pracujeme se sebepojetím i seberegulací žáka a jeho vztahem k okolnímu prostředí, v tomto případě dopravního prostředí. Podstatný je fakt rozvoje mezilidských vztahů, ohleduplnosti, komunikace a kooperace v dopravním prostředí. V morální oblasti klademe důraz na řešení problémů a schopnost rozhodnout se. Pozitivně ovlivňujeme postoje a hodnoty, které jsou v silniční dopravě nezbytné. Postoj k odpovědnosti, k možným rizikům a formovat hodnoty spojené s bezpečností. Hodně opomíjené je prostředí hromadné dopravy, které je samostatným sociálním prostředím, které společnost vnímá odlišnými pohledy. Je důležité apelovat na pozitivní pohled na hromadnou dopravu. Stále více se setkávám s mnohdy hanlivým pojmenováním „socka“, které už samo o sobě v sobě skrývá jisté předsudky a očekávání. A právě s těmito pohledy na hromadnou dopravu, která je možná budoucností dopravy ve městech, je nutné pracovat. Dále je dobré pracovat s handicapovaným jedincem

v oblasti dopravy, jak se k němu zachováme. Zajímavé je otevřít také téma bezbariérového přístupu v dopravě.

- **Výchova demokratického občana** – hlavním smyslem je připravit žáka na roli občana. A právě v dopravní výchově je to uvědomění si občanské odpovědnosti za své činy, přestupky a volby. Důležité je i uvědomování si dopravy jako politického nástroje. Žák se do budoucna bude moci podílet na formě a vlivu dopravy na jeho život.
- **Výchova k myšlení v evropských a globálních souvislostech** – právě díky této výchově můžeme žákům zprostředkovat širší pohled na dopravní problematiku. Jedná se především o pohled evropský. Zabývat se můžeme vnikem a podobnou dopravou v Evropě. Jak jsou pomocí dopravy propojeny evropské státy.
- **Multikulturní výchova** – je velice obsáhlá výchova, která pracuje s různými kulturami a etniky. Pro žáky by mohl být zajímavý pohled na dopravu v jiných kulturách. A to především ze sociálního pohledu. Například způsob dopravy v Egyptě, kde se do jednoho dopravního prostředku vměstná mnohem více lidí, nebo cestování na hřbetu zvířete a nebo absolutní absence dopravních prostředků v některých domorodých kmenech, využívání kola ve Skandinávii či Vietnamu.
- **Environmentální výchova** – neboli výchova o vztahu člověka a životního prostředí, přímo vybízí k dopravní výchově a jejímu vlivu na svět kolem nás. Jaké dopravní prostředky jsou nejšetrnější k životnímu prostředí a naopak. Proč lidé neustále kupují automobily a podporují dopravu, když jsou si vědomi jejího negativního vlivu na životní prostředí? Důležitým námětem je i využití obnovitelných zdrojů.
- **Mediální výchova** – nová oblast výchovy, která se zabývá mediální komunikací. Žáci jsou stále více ovlivňováni mediálními prostředky, jako jsou televize, internet, sociální sítě, atd. Mnohdy si ale žáci neuvědomují, jak moc tato media ovlivňují jejich život. Zabývat se můžeme reklamou na automobily. Zajímavé je, že automobil je vždy prezentován jako garant bezpečí, pohodlí a společenské prestiže. Pozoruhodné jsou i reklamy z kampaně „*Nemyslíš, zaplatíš*“, se kterými by se dalo



v rámci dopravní výchovy pracovat. Ovšem některá témata jsou velice choulostivá a záběry drastické, proto bych s nimi spíše pracovala až v 5. ročníku.

### **3.3.11. Model „Školní výlet“**

Před každou školní akcí, jako je škola v přírodě, lyžařský kurz, výlet, exkurze, návštěva dopravního hřiště, je třeba žáky seznámit nejen s organizací, ale také nezbytné obeznámit je se zásadami bezpečného chování a s rizikovými situacemi a jejich řešením. V legislativě se jedná o „Bezpečnost ochrany zdraví při práci“, zkráceně BOZP. Poučení o BOZP před každou akcí musí učitel nejen zapsat do třídní knihy, ale s žáky s těmito informacemi opravdu obeznámit. Toto poučení a instruktáž se provádí nejen před školními akcemi, ale také před prázdninami, volnými dny ředitele školy a mimořádnými volny a situacemi.

Nejlépe 1 – 2 dny před konáním akce bychom žáky měli seznámit s následujícími informacemi a dát jim potřebné instrukce. V závorce je vždy uveden příklad.

- Kam, jak a s kým jedeme. (Jedeme autobusem do Koněpruských jeskyní společně se třídou II.B)
- Důležité osoby, jako jsou třídní učitelé, asistenti, a jiný dospělý doprovod, například rodič. (Třídní učitelka, třídní učitelka II.B, asistent A a rodič B)
- Výstroj, výzbroj a pomůcky, které budou žáci potřebovat. (Oblečte si sportovní teplejší oblečení, pohodlnou sportovní obuv. S sebou nezapomeňte pláštěnku, svačinu, pití, kapesné, penál, poznámkový blok.) V případě škol v přírodě a lyžařských výcviků bude tento seznam obohacen o specifické věci, jako například o sportovní vybavení, lyže, atp. Dále je důležité žáky seznámit s reflexními prvky. Každý žák by měl mít oděv s těmito prvky, protože může nastat situace, že se budeme pohybovat za snížených podmínek viditelnosti nebo tmě. Zároveň je vybavíme reflexními vestami, které určují celou skupinu nebo pouze první a poslední žáky.
- Organizační informace typu: odjezd, příjezd, program v cílovém místě.

- Informace týkající se bezpečného chování. V autobuse se připoutáme a nepohybujeme se po autobuse za jízdy. Specifické budou informace pro jízdu hromadnou dopravou, vlakem, či při pohybu po eskalátorech. Pohybujeme se v obvyklém útvaru (dvojice, trojice, zástup). Nikdo nezůstává sám a neodděluje se. Bezpečnostní instruktáž by se měl týkat i pochybu po chodníku, mimo chodník, po silnici, atd. V případě lyžařského výcviku je důležité žáky seznámit s bezpečným chováním na sjezdovce, neboli „10 pravidel FIS.“ Specifické budou i informace v rámci letní školy v přírodě. Jak se pohybujeme ve zhoršeném terénu, stezce pro turisty a další atypická prostředí.

- Informace ohledně rizikových situací. Kontakt na osobu, která je vedoucí výletu či akce. Pakliže se cokoliv stane, žáci tuto informaci sdělí učiteli. V případě úrazu ohlásí tuto informaci učiteli. Žáci se budou chovat adekvátně k území nebo prostoru (CHKO, NP, muzeum, koupaliště, památková budova, atd.). Žáci se budou řídit pokyny učitele nebo jiné pověřené osoby (policisty, průvodce, vedoucího).

Obsah a forma sdělení by měl učitel přizpůsobit věku žáků.

I tato nezanedbatelná součást každé akce má své spojení s dopravní výchovou. Právě důkladným poučením před konáním akce můžeme předcházet rizikovým situacím nejen v dopravním prostředí, ale také při eliminaci ohrožení zdraví a tak podobně.

### **3.4. Zhodnocení modelů**

O modelových hodinách, které jsem vytvořila pro snadnější realizace dopravní hodiny, si myslím, že jsou stručné, jasné a nenáročné na přípravu. To byly pro mne důležitá kritéria, které, jak se domnívám, byly dodrženy.

Z komentářů jednotlivých pedagogů usuzuji, že modelové hodiny splnili požadavky, které jsem na ně měla. Učitelé v podstatě potvrdili nenáročnost a jasnost modelů. Uváděli, že hodiny jsou dobře koncipované a využila jsem vhodné aktivity.

Zároveň reagovali i na nedostatky, které modely mají. Jednalo se především o časovou dotaci u modelu pro 5. ročník. Tento jejich postřeh se mi potvrdil v mé realizaci hodiny.

Obecně ale mohu říct, že modely byly pedagogy pozitivně přijaty. Hodiny prošly i mým vlastním zhodnocením v rámci jejich samotné realizace. I mně se hodiny dobře realizovaly a dovolím si tak soudit, že je možná i jejich další prezentace, která by přispěla k jejich dalšímu vylepšování. Je mi jasné, že vždy záleží na konkrétním charakteru třídy, konkrétních žácích a učitelích a dokonce i na specifické situaci školy. Ale s těmito faktory je nutné počítat vždy.

### 3. Závěr

V rámci této diplomové práce s názvem *Realizace dopravní výchovy na 1. stupni základní školy* bylo cílem teoretické části stručně zmapovat současnou dopravní výchovu jako oblasti vzdělávání komplexně i pro jednotlivé ročníky prvního stupně. Dále jsem se okrajově zabývala dopravní výchovou v kontextu doby a pohledem na dopravní bezpečnost v zahraničí. Také jsem revidovala nabídku pomůcek, které jsou aktuálně k dispozici. Dále jsem se snažila vytvořit modelové hodiny čisté dopravní výchovy, které by byly atraktivní pro žáky a nenáročné na realizaci pro učitele.

Domnívám se, že všechny tyto cíle, které byly stanoveny v úvodu této práce, byly naplněny. I přes to, že jsem se během zpracování tématu potýkala s problémy, komplikacemi, ale i s překvapivými informacemi a tématy, tak se domnívám, že tato práce je pro mě velkým přínosem.

Z počátku jsem se totiž domnívala, že dopravní výchova a její pomůcky jsou na druhé koleji a společnost jim nevěnuje zájem. Osobně jsem se totiž nesetkala s opravdu kvalitní výukou této výchovy. Postupným prozkoumáváním tématu jsem ale dospěla k názoru, že i přes to, že dopravní výchova nebyla součástí vzdělávání, tak každý pedagog se jí nepřímo zabýval. Již byla začleněna do některých učebnic, některé organizace se dopravní výchovou zabývají již delší dobu a ze strany společnosti jsou vyvíjeny tlaky na její realizaci, i přes to, že není prvotní smysl dopravní výchovy. Příkladem je snaha o vybudování retardérů, nových přechodů a nadchodů anebo i zpřísnění postihů za dopravní přestupky. Celkově je dopravní výchova všudypřítomným tématem lidské společnosti. Dokonce i různých pomůcek, které je možné využít při realizaci dopravní výchovy, je na českém i zahraničním trhu obtojně množství a rozmanitá nabídka. Probléme však je, že stále chybí odborná literatura pro pedagogy, která by se zabývala výukou a didaktikou této oblasti.

Otázka, která mi však během zpracovávání tématu vyvstala, byla, zdali je obsah dopravní výchovy aktuální a zabývá se otázkami a tématy, která jsou skutečně aktuální. Zdali dopravní výchova reaguje na současné problémy nejen silničního provozu. Protože podíváme-li se na současný obsah dopravní výchovy, tak naprosto ignoruje

téma vztahu dopravní výchovy a životního prostředí, zároveň také nenalezneme prostředí eskalátorů, letišť nebo lodní dopravy, jako jsou například přívozy. Také se žáci vůbec nesetkávají se vztahem dopravy a handicapovaného člověka a to nejen v roli chodce, ale i řidiče nebo spolucestujícího. Obsah dopravní výchovy se příliš nezměnil ve srovnání s minulým stoletím, ale doprava prošla velkou změnou. Jak je tedy možné, že se příliš nemění oblast vzdělávání, která by měla jít ruku v ruce s odvětvím, kterým se zabývá? Mohli bychom tuto nová prostředí implementovat do stávajícího obsahu. Ale dle mého názoru by bylo mnohem příhodnější revidovat celou dopravní výchovu. Vytvořit nový obsah této výchovy, který by reflektoval současnou dopravu, aktuální potřeby žáků, rodičů, pedagogů a společnosti. Takový, který by zohledňoval aktuální životní styl a pracoval s novodobými hodnotami, normami a postoji. Zároveň by zahrnoval i nově vzniklé role a rizika, se kterými se doposud příliš nepočítalo. Dále by obsah odpovídal současným požadavkům na vzdělávání a korespondoval s platnými školskými dokumenty. Inspiraci bychom mohli nalézt z pojetí dopravní výchovy v zahraničí. Tam je ústředním tématem bezpečnost. To je zřejmé už ze samotného názvu „*Traffic safety education*“, v překladu „*Výchova k dopravní bezpečnosti*“. Podstatná je ale nutnost revize dopravní výchovy.

V rámci empirické části bylo cílem vytvořit takové modelové hodiny, které by mohl využít každý pedagog a které by byly nenáročné na realizaci. Nenáročnost byla důležitá právě proto, že každý pedagog má na svém pracovišti jiné podmínky, možnosti a prostředky, které může využít. Snažila jsem se využít pouze takové pomůcky, o kterých jsem se domnívala, že je bude mít každá škola k dispozici. Součástí některých hodin jsou i pracovní listy či obrázky. Tato část práce pro mě byla velice důležitou. Osobně se přikláním spíše k praktickému činnostnímu učení, proto jsem se snažila, aby modelové hodiny upřednostňovaly aktivitu žáků před pouhým teoretickým výkladem. Z komentářů několika pedagogů vzešel názor, že podmínku nenáročnosti hodiny splnily. Některé komentáře popisovaly i některé nedostatky, připomínky a výtky, jejich příčinou je právě odlišnost prostředí, zkušeností a podmínkami každého pedagoga. I přes to ale všechny komentáře pro mě byly přínosné a byly velice podnětné pro další přemýšlení nejen nad vytvořenými modely, ale i výukou dopravní výchovy. Hodiny jsem si i osobně odučila, takže jsem si sama vytvořila názor na vytvořené hodiny. Některé by

modely potřebovaly lehké úpravy a model 5. ročníku by bylo dobré buď zredukovat nebo mu poskytnout vyšší časovou dotaci. Ale celkově hodiny u ostatních pedagogů obstály.

Nejen my sami jako učitelé bychom měli vnímat dopravní výchovu jako nezbytnou součást komplexního vzdělávání žáků základní škol a její výuce se aktivně věnovat. Do realizace dopravní výchovy nás mohou nepřímo tlačit i rodiče žáků. Sami totiž vnímají dopravu jako ohrožující prostředí pro jejich děti. I když si ne vždy uvědomují, že toto prostředí vytvářejí sami, když své děti ve jménu většího bezpečí třeba vozí do školy autem. A právě s tímto problémem jsem se osobně setkala na rodičovských schůzkách. Před budovu naší školy je dopravní značení, které zakazuje vyjed motorovým vozidlům. Není zde však žádný příslušník Policie ČR, který by dodržování této značky hlídal. Proto rodiče na schůzkách apelovali, aby škola tohoto strážníka vyžádala. Po menší diskusi právě o tom, zdali sami vozí své děti autem do školy, si uvědomili, že by nejdříve měli oni nechat svá auta doma. Takže se domnívám, že právě toto uvědomění si takovýchto drobností vede k celkové bezpečnosti v dopravním prostředí.

Vezmeme-li v úvahu, že pedagog má k dispozici dostatečné množství materiálů, modelové hodiny, podněty od rodičů a chuť realizovat dopravní výchovu kvalitně, tak opravdovou formu této výchovy ještě značně ovlivňuje přístup samotného pedagoga k dopravnímu prostředí. Pedagog, který se v dopravním prostředí necítí bezpečně a dobře, předá tyto pocity i samotným žákům. Sami žáci budou ustrašení, neurotizovaní a budou se snažit dopravnímu prostředí vyhnout. Pakliže s ním přijdou do styku, tak jejich reakce budou zbrklé, nevypočitatelné a nejisté. Rozdíl není jen ve strachu. Na druhou stranu učitel, který dopravní prostředí bere jako prostředí nezbytné pro život, uvědomuje si racionálně nebezpečí a rizika a přistupuje k němu odpovědně a pozitivně, tak může žákům napomoci, aby toto prostředí viděli jako on. Žáci budou připraveni na reálné prostředí, budou se chovat racionálně a klidně. Jinak bude k dopravní výchově přistupovat aktivní řidič, jinak nadšený cyklista, jinak úzkostlivý člověk a tak podobně. Tyto vnitřní postoje učitelů značně ovlivňují výchovu žáků.

Zpracování této práce mi umožnilo otevřít si nové obzory, úhly pohledu a dívat se na problematiku dopravní výchovy o něco více komplexněji a kritičtěji. Ujištění se v mém

původním názoru, že dopravní výchova je velice důležitou oblastí v životě jedince, se ještě více utvrdilo a sama realizuji dopravní výchovu o to více důsledně a s větším nasazením. Osobně doufám, že se mi v budoucnu povede posunout tuto výchovu o něco dál a to nejen v osobním pojetí, ale třeba i v širším měřítku, kterým nám na mysli vlivu na své kolegyně, spolužáky a další pedagogické pracovníky.

## 4. Literatura

ALEXOVIČOVÁ, T. *Dopravná výchova v praxi*. Bratislava: Metodicko-pedagogické centrum, 2011. ISBN: 978-80-8052-369-5

BAUMAN, Z. *Tekutá modernost*. Praha: Mladá fronta, 2002. ISBN: 80-204-0966-1

BĚLOHLÁVEK, J. A., ČERNÝ, F., JUNGWIRTHOVÁ, M., KLÍMA, P., PROFELDOVÁ, T., ŠROTOVÁ, E. *Nový občanský zákoník*. Plzeň: Aleš Čeněk, s.r.o., 20012. ISBN: 978-80-7380-413-8

COUFALOVÁ, J. *Projektové vyučování pro první stupeň základní školy*. Praha. Fortuna, 2010. ISBN: 80-7168-958-0

ČÁP, J., MAREŠ, J. *Psychologie pro učitele*. Praha: Portál 2001. ISBN: 80-7178-463-X

*Dopravní výchova - Cyklista pro 4. ročník*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2010

*Dopravní výchova pro 3. - 4. třídu*. Praha: Fragment, 2011. ISBN: 978-80-253-1264-3

FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova – cyklista pro 4. ročník ZŠ*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2010

KELLER, J. *Naše cesta do prvohor: o povaze automobilové kultury*. Vyd. 1. Praha: Sociologické Nakl., 1998. Studie (Sociologické nakladatelství), sv. 18. ISBN 8085850648.

LADÁNYI, J., ALFÖLDYOVÁ, I. *Dopravná výchova pre 1. -9. ročník základnej školy*. Bratislava: ŠPÚ, 2007

LEITNER, M., LUKÁŠEK, V., KOPECKÝ, Z. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a předpisy prováděcí a související s komentářem*. Praha: Linde Praha a.s., 2003. ISBN 80-7201-405-6

LÍMOVÁ, L. *Teorie dopravní výchovy*. Praha: Karolinum, 2006. ISBN: 80-246-1157-0



*Národní program rozvoje vzdělávání v České republice. Bílá kniha.* MŠMT ČR. Praha. ÚIV - nakladatelství Tauris, 2001. ISBN 80-211-0372-8

OLŠAN, M., KONEČNÝ, M. *Bezpečí dítěte v dopravě – pomocník a rádce rodičům.* Praha: Ministerstvo dopravy, 2008

PRŮCHA, J., WALTEROVÁ E., MAREŠ, J. *Pedagogický slovník.* Praha: Portál, 2009. ISBN: 978-80-7367-647-6

*Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání.* MŠMT ČR. Praha. MŠMT, 2013

STOJAN, M A KOL. *Škola a zdraví 21 Aktuální otázky dopravní výchovy.* Brno: Masarykova univerzita, 2009. ISBN: 978-80-210-5125-6

STOJAN, M. a kol. *Dopravní výchova.* Brno: MU, 2007. ISBN: 978-80-210-4251-3

ŠTŮRKOVÁ, H., VOTRUBA, J., POMPL, V. *Dopravní výchova v mimotřídní a mimoškolní činnosti dětí a mládeže.* Praha: SPN, 1979

*Úmluva o právech dítěte.* Výbor pro práva dítěte. New York. Výbor pro práva dítěte, 1989.

VALIŠOVÁ, A., KASÍKOVÁ, H. a kol. *Pedagogika pro učitele.* Praha: Granada, 2007. ISBN: 978-80-247-1734-0

VOLNÝ, J. a kol. *Didaktika dopravní výchovy na 1. stupni ZŠ.* Praha: SPN, 1983.

*Vzdělávací program Národní škola.* Praha. Asociace pedagogů základního školství České republiky, 1997

*Vzdělávací program základní škola.* Praha. MŠMT, 1996

## Elektronické zdroje

*Alarm* [online]. Publikováno 05. 07. 2008. Dostupné na WWW: <<http://www.dopravnialarm.cz/projekt/>>

ČT24. *Dopravní výchova bude povinná možná už za rok.* [online]. Publikováno: 09. 10. 2010. Dostupné na WWW: <<http://www.ceskatelevize.cz/ct24/domaci/doprava/103773-dopravni-vychova-bude-povinna-mozna-uz-za-rok/>>

*Děti Základní statistické ukazatele ve formě komentovaných grafů.* [online]. Praha: BESIP – Ministerstvo dopravy. Publikováno: 03. 02. 2014. [citováno 25. března 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/statistika/CR/2013/deti1.pdf>>

Dopravní výchova v zahraničí [online]. Publikováno: 05. 07. 2008. Dostupné na WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/bezpecnost-dopravni-vychova-zahranicni-dopravni-vychova-inspirace-3-dalsi-priklady/>>

KOLEKTIV AUTORŮ. *Podklady k výuce témat dopravní výchovy v základních školách* [online]. Publikováno: 28. 08. 2012. Dostupné na WWW: <<http://clanky.rvp.cz/clanek/c/Z/16447/PODKLADY-K-VYUCE-TEMAT-DOPRAVNI-VYCHOVY-V-ZAKLADNICH-SKOLACH.html>>

*Policie a dopravní výchova dětí* [online]. Praha: MDS – BESIP, 2001 [citováno 13. dubna 2014]. Dostupné na WWW: <<http://www.amavet.org/sites/default/files/dokumenty/dopravka/11.pdf>>

TRACHTOVÁ, Z. *Děti budeme vychovávat k gentlemanství, plánuje ministerstvo dopravy* [online]. Publikováno: 27. 08. 2013. Dostupné na WWW: <[http://zpravy.idnes.cz/zavedeni-povinne-vyuky-dopravni-vychovy-na-zakladnich-skolach-pvs-/domaci.aspx?c=A130827\\_084350\\_domaci\\_zt](http://zpravy.idnes.cz/zavedeni-povinne-vyuky-dopravni-vychovy-na-zakladnich-skolach-pvs-/domaci.aspx?c=A130827_084350_domaci_zt)>

## **Další použitý materiál**

*Dávej pozor na auta (1. a 2. třída).* Praha: Fragment, 2011. ISBN: 80-7200-418-2

*Dávej pozor na přechodu (3. a 4. třída).* Praha: Fragment, 2011. ISBN: 80-7200-484-0

*Dopravní výchova pro 1. a 2 ročník ZŠ.* Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2007

*Dopravní výchova pro 1.-2. třídu.* Praha: Fragment, 2011. ISBN: 978-80-253-1263-6

*Dopravní výchova pro 3.-4. třídu.* Praha: Fragment, 2011. ISBN: 978-80-253-1264-3

FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova Cyklista pro 4. ročník ZŠ.* Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2010

FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova Chodec pro 3. ročník ZŠ.* Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2009

FRAJEROVÁ, L. *Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ.* Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2011

FRAJEROVÁ, L. *Příručka dopravní výchovy pro pedagogy základních škol.* Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, 2012

MAXIM TURBULENC. *Dopravní zpívánky [CD-ROM].* Praha: Daniel Vali, 2008.

NIELÄNDE, P. *Pozor, svítí červená!.* Praha: Albatros, 2004. ISBN: 978-80-000-3402-7

*Road safety activities for out-of-school groups* [online]. Publikováno: 21. 07. 2010.

Dostupné na WWW: <[http://think.direct.gov.uk/education/early-years-and-primary/docs/out\\_of\\_school\\_booklet.pdf](http://think.direct.gov.uk/education/early-years-and-primary/docs/out_of_school_booklet.pdf)>

SMOLÍKOVÁ, K., SMOLÍK, J., KOBLASOVÁ, A. *Šimonovy pracovní listy – Dopravní výchova.* Praha: Portál, 2006. ISBN: 80-7367-112-3

SPATHELF, B., SZESNY, S. *Andílek Kryštůfek.* Praha: Rank, 2010

STOLIČNÝ, P. *Nové pohádky o dopravních značkách*. Praha: Fortuna Libri, 2013. ISBN: 978-80-7321-686-3

STOLIČNÝ, P. *Pohádky o dopravních značkách*. Praha: Fortuna Libri, 2011. ISBN: 978-80-7321-595-8

*Škoda hrou* [online]. Publikováno 20. 4. 2011. Dostupné na WWW: <<http://www.skodahrou.cz/>>

*Tématický plán dopravní výchovy pro žáky 4. tříd základních škol*. Praha: Ministerstvo dopravy – BESIP, rok neuveden.

VOTRUBA, J. *Dopravní výchova II. díl – Cyklista*. Praha: Fortuna, 2003. ISBN: 80-7168-247-0

VOTRUBA, J., KOCIÁN, M. *Dopravní výchova I. díl Chodec – Pro 2. a 3. ročník ZŠ*. Praha: Fortuna, 2003. ISBN: 80-7168-246-2

## Přílohová část

### Příloha č. 1 – emailová komunikace s Mg. Juditou Stuchlíkovou

Dobrý den,  
řada učebnic pro dopravní výchovu 1. - 5. ročník ZŠ nemá udělenou doložku MŠMT. Nicméně učebnice jsou po obsahové stránce naprosto v pořádku, v souladu s RVP i se zákonem 361 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Dle sdělení odborných garantů MŠMT, kteří posudek zpracovávali, doložka nebyla udělena zejména z důvodu formálního zpracování učebnic (množství textu, zastaralé fotografie atd.).

Tyto učebnice jsou v současné době používány v celé ČR, stejně tak jako jiné pomůcky pro výuku dopravní výchovy - viz odkaz

<http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova/zaci-zakladni-skoly/prvni-stupen>

Hezký den.

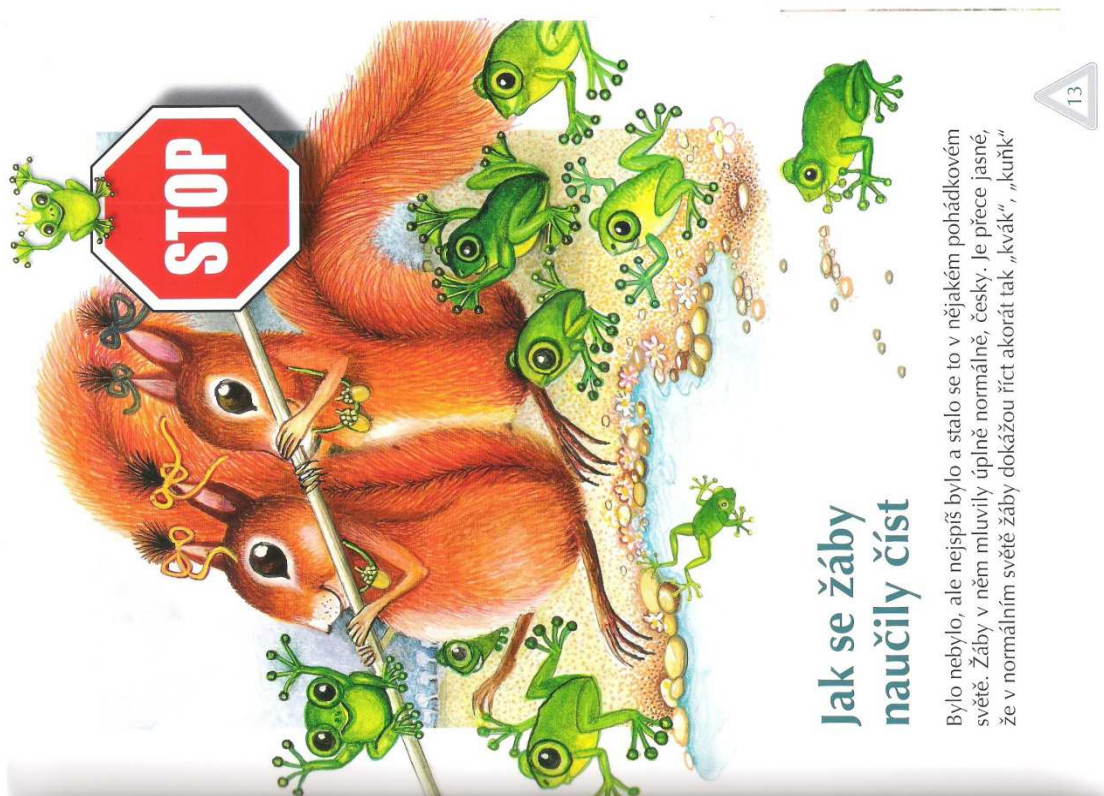
Mgr. Judita Stuchlíková  
Ministerstvo dopravy ČR  
BESIP

T: 225 131 106

M: 722 002 913

@: [judita.stuchlikova@mdcr.cz](mailto:judita.stuchlikova@mdcr.cz)

### Příloha č. 2a – ukázky z knihy Petra Stoličního „Pohádky o dopravních značkách“



Sova Augusta se zlobila: „Što sovích hromů do čepice! Čtete se mnou: S-T-O-P.“

**STOP!**



To znamená, že se musíte zastavit!

No tak, čtete se mnou:

**S-T-O-P!**

A tak žáby četly a četly. Značku dokonale poznaly a už ani jednu zamilovanou žabku auto nepřejelo.

Na konci téhle pohádky nezazvonil zvonec, aby byl pohádka dobrý konec. Tohle je docela zvláštní pohádka. Kuňkají v ní žáby a houkají auta. A taky se v ní naučily žáby číst. Jde jim to sice ještě pomalu, ale pořád je to lepší, než kdyby nečetly vůbec. I poslední slovo téhle pohádky si přečetly.

Pomalu, písmenko po písmenku:

**K-O-N-E-C**

**Stůj, dej přednost v jízdě**



## Drak Blak a kouzelná svítící vesta






















V jednom království za trojím horami si lidé žili spokojeně a ve-sele. Trvalo to ale jen do té doby, než se do jeskyně nedaleko hranic království nastěhoval hrozný drak Blak.

Byl obrovský, černý a hrozně strašidelný, přestože měl jen jednu hlavu. Jednu, ale nebezpečně mazanou hlavu. Z jeskyně vycházel většinou v noci, a kde jen mohl, kradl lidem slepice a kohouty.





## Příloha č. 2d – ukázky z knihy Petra Stoličního „Pohádky o dopravních značkách“

| Obsah   |   |
|---|---|
|    | 5..... Jak se Filip řítí z kopce                                |
|    | 9..... Ledové rusalky a vodník jménem Fous                      |
|    | 13..... Jak se žáby naučily číst                                |
|    | 17..... Koloběžka Pěti Zvonka                                   |
|    | 21..... Helenka a kouzelný dědeček                              |
|    | 25..... Opice Skořice z cirkusu Kukadelo                        |
|    | 29..... Králíček Jávím  |
|    | 33..... Jak se skřítek Ventilek zavřel do kufru auta            |
|    | 37..... Kde najdu babičku?                                      |
|    | 41..... Jak se Dlouhý, Široký a Bystrozraký nevešli do tunelu   |
|    | 45..... Rozčilená značka, která dala Jožinovi pohlavek          |
|    | 49..... Jak krték Eduard vymyslel podchod                       |
|    | 53..... Pohádka o vyčerpané čerpací stanici                     |
|    | 57..... Jak ježibaby způsobily nehodu                           |
|   | 61..... Drak Blak a kouzelná svítící vesta                      |
|  | 65..... Kdy se může vejít do pohádky a kdy ne                   |
|  | 69..... Jak se mikrobús z pohádkové Tramtárie srazil s tramvají |
|  | 73..... Pohádka o značce – strážkyni pořádku                    |
|  | 77..... Jak se skřítek Jejída ubytoval v tunelu                 |
|  | 81..... Jak slon Saxofon chtěl jít do Krkonoš                   |
|  | 86..... Kvíz  |

## Příloha č. 3 - ukázka z webového portálu www.skodahrou.cz

SIMPLY CLEVER

ŠKODA

ŠKODAhrou

AUTOSALON

SILNICNÍ BEZPEČNOST

MUZEUM

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

KVÍZ

ZÁBAVA

01 S TOMÍKEM NA KOLE

02 S KRISTÝNOU PO MĚSTĚ

03 HRAJEME SI V PARKU

04 VÝLET DO KINA

05 JEDEME ZA BABIČKOU

06 JEDEME PO CYKLOSTEZCE




07 BEZPEČNĚ V AUTĚ

08 METODICKÉ LISTY PRO UČITELE

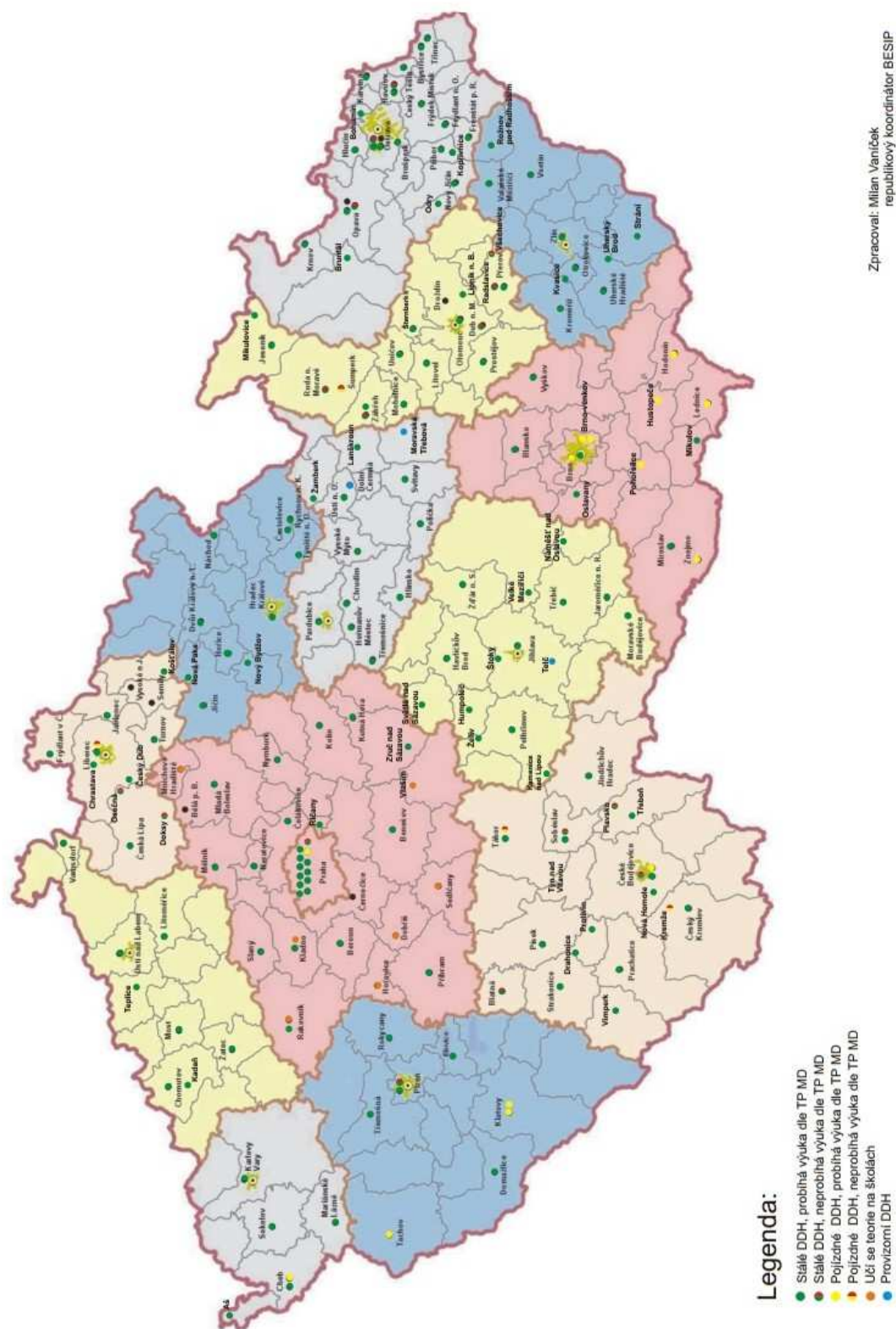
0

REGISTRACE / PŘIHLÁŠENÍ

© ŠKODA AUTO a.s. 2011

## Příloha č. 4 – mapa dopravních hřišť v ČR



Zdroj: [www.isbesip.cz](http://www.isbesip.cz)



Příloha č. 5 - CD Maxim Turbulenc s názvem „Dopravní zpívánky“



Příloha č. 6 - CD s tématickým plánem dopravní výchovy pro 4. ročník ZŠ



**Příloha č. 7 – hra „Dopravní výchova“**



Image 3 of 4

CLOSE X

Zdroj: <http://www.zachranny-kruh.cz/deskove-hry-dopravni-vychova.html#>



**Příloha 8a – ukázka koberce s dopravní tematikou**



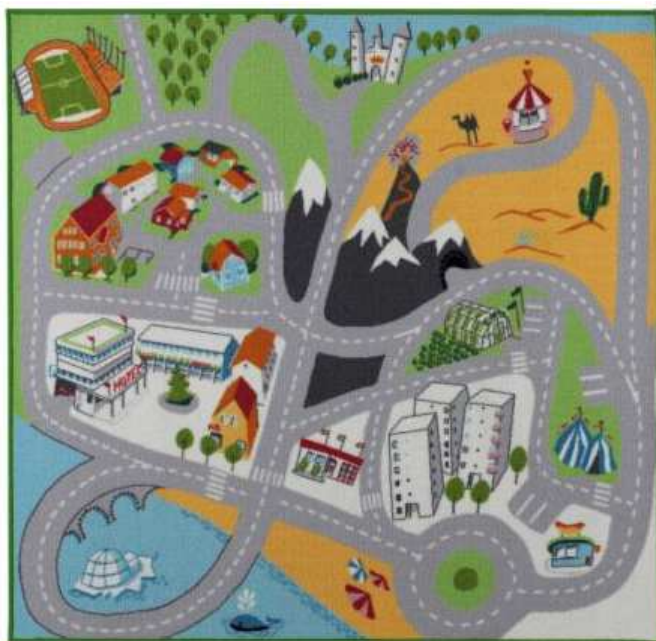
Zdroj: <http://www.eurokosik.cz/>

**Příloha č. 8b – ukázka koberce s dopravní tematikou**



Zdroj: [www.breno.cz](http://www.breno.cz)

## Příloha č. 8c – ukázka koberce s dopravní tematikou



Zdroj: [www.ikea.cz](http://www.ikea.cz)

## Příloha č. 9 – ukázka anglické příručky pro dopravní výchovu

### Theme 1: Walking near traffic

#### a) Recognising traffic

Key safety message: traffic can be dangerous, so we must know what it is and take great care when near it.

Ages 5–7

#### 1. Sound effect story: A noisy day

This short story tells the tale of a young boy and his mum getting up, leaving the house and walking to school, passing lots of traffic and crossing the road. The story mentions lots of things (underlined) which make noises such as footsteps, cars, a fire engine, a dog barking etc. Read it aloud and tell the children to make the sounds of the things in the story, pausing for each one.

After the story:

- ask the children which vehicles were mentioned in the story
- ask why Joe held hands with his mother
- talk about why we need to be very careful near traffic
- in the story Joe crosses the road safely by stopping, looking and listening. Ask the children why they need to do each of these three things when they cross the road, even though they are with an adult.



6 Leaders' notes – Road safety activities for out-of-school groups

### Activity

#### Story: A noisy day

"Wake up, Joe!" said Mum. "It's time to get up – and it's school today." Joe opened his tired eyes and sat up with a big yawn.

"I was having a dream," said Joe. "I was a farmer and I was driving a tractor!"

"Well, even six-year-old farmers need a wash in the morning, so come on."

Joe went to the bathroom for a wash. He loved it when he pulled the plug in the basin and the water disappeared with a gurggle.

He got dressed quickly and hurried down the stairs, stamping his feet. He could hear his baby sister crying in her cot.

"Can I have cornflakes for breakfast, Mum?" He saw some bacon sizzling in the pan.

"OK, help yourself," said Mum. Joe poured a bowlful and ate them with a loud munch.

A few minutes later, Joe had his coat on and his school bag. Mum shut the front door with a bang. It was time to walk to school.

Outside a cold, noisy wind was blowing. Overhead a seagull made a loud squawk.

"Come on, Joe," said Mum. "We're by the road now, so you need to hold my hand."

They walked along the pavement towards Joe's school. Mrs Evans passed by in her noisy little car. They also heard Mr Rashid's dog, barking next door.

Soon they reached the busy main road. Mum held Joe's hand tight. "We need to be very careful here because there's lots of traffic at this time in the morning." She was right, Joe had never seen so much on the road. There was a great big lorry. And a motorbike. And a bus. And a van.

Then something really noisy made Joe jump. It was an ambulance! And it was followed by a police car!

They watched all the traffic go past then Mum said, "Right Joe, we need to cross the road in a minute. Can you remember what to do?" Joe nodded. "Stop, look and listen!" he said. "Good boy," said Mum. "But we won't cross here because there are parked cars and we can't see the road very well."

They walked a bit further on to where there were no cars parked.

Joe heard a lorry spit its fumes. "First, we stop near the edge of the pavement," said Mum. "Then we need to look for traffic," said Joe. Mum smiled. "That's right. Look all around to see if anything is coming along the road."

Joe looked. There weren't any cars or lorries but there was a cyclist. He pedalled past then the road was clear. "Can we cross now?" said Joe. "No, wait," said Mum. "Can you hear that?" Joe listened, and he heard a noise growing louder and louder, just before a huge red fire engine came zooming past with its siren going.

When it had gone, they looked and listened again. It was all clear so they crossed the road to the school. Joe arrived just in time because as he went through the gate, there was his teacher ringing the bell.

What a noisy start to the day!

Download resources at [www.celt.gov.uk/teachers/education/safety/primary/primary-school-groups/](http://www.celt.gov.uk/teachers/education/safety/primary/primary-school-groups/) 7

## Příloha č. 10 – ukázka anglické příručky pro dopravní výchovu


Traffic Safety Essentials • Developing Safer Young Road Users

**Creative Writing**

Have students imagine they were the driver, friend or a relative of the victim(s) of the crash scenario that has been explored. Ask them to write a creative piece about the possible immediate and long-term consequences of their involvement in the crash.

**A bit more info...**

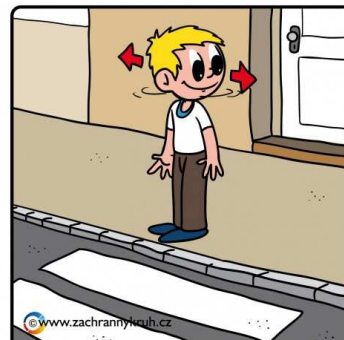
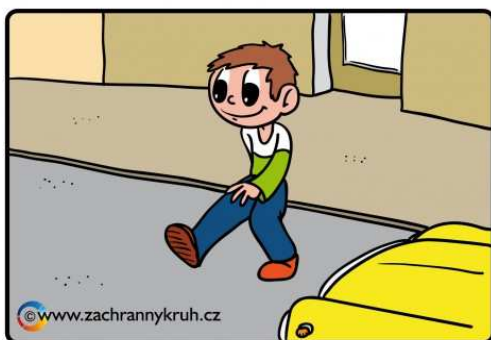
Examples of who is connected to the crash victims  
Family, friends, neighbours, team mates, police, ambulance, other emergency services, trauma services, medical people, media, coroners court, legal services, insurance industry, witnesses and their friends, colleagues, counselling services, road closure personnel and those affected by the road closure.

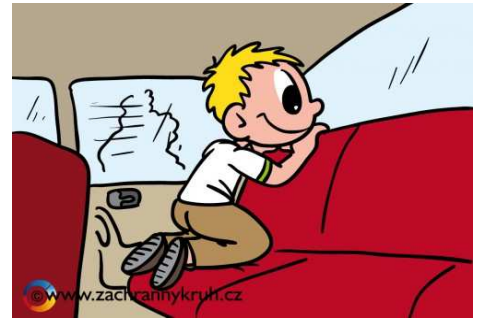


20 TRAFFIC SAFETY ESSENTIALS



Příloha č. 11 – pracovní list pro 1. ročník





**Příloha č. 12a – ukázka žákovské práce**



**Příloha č. 12b – ukázka žákovské práce**





Vybarvi Vincenta, aby byl dobře vidět.



Vybarvi Rozálku, aby byla dobře vidět.



**Příloha č. 14a – ukázka žákovské práce**



**Příloha č. 14b – ukázka žákovské práce**



**Příloha č. 14c – ukázka žákovské práce**



**Příloha č. 14d – ukázka žákovské práce**













**Dokresli do kola jeho povinnou výbavu.**



© [www.zachrannykruh.cz](http://www.zachrannykruh.cz)

**Domaluj cyklistovi jeho povinné vybavení.**



© [www.zachrannykruh.cz](http://www.zachrannykruh.cz)



**Příloha č. 17a – ukázka žákovské práce**



**Příloha č. 17b – ukázka žákovské práce**

